DUCATI ST4s

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde

167/553066

Buon divertimento!

La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa.
La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

Indicazioni generali 6
Garanzia 6
Simboli 6
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7
Guida a pieno carico 8
Dati per l'identificazione 9

Comandi per la guida 10
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10
Cruscotto 11
Display multifunzione 12
Il sistema immobilizer 13
Chiavi 13
Code card 14
Funzionamento 15
Duplicazione delle chiavi 15
Interruttore d'accensione e bloccasterzo 16
Commutatore sinistro 16
Leva comando frizione 17
Leva comando starter 17
Commutatore destro 18
Manopola girevole comando acceleratore 18
Leva comando freno anteriore 18
Pedale comando freno posteriore 19
Pedale comando cambio 19
Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 20

Elementi e dispositivi principali 21
Posizione sul motociclo 21
Tappo serbatoio carburante 22
Serratura sella e portacasco 23
Cavalletto laterale 24
Maniglia sollevamento motociclo 25
Presa di corrente 25
Cavalletto centrale 26
Specchi retrovisori 27
Registri di regolazione forcella anteriore 28
Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 30

Norme d'uso 32
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 32
Controlli prima dell'avviamento 34
Avviamento motore 35
Avviamento e marcia del motociclo 37
Frenata 37
Arresto del motociclo 38
Parcheggio 38
Rifornimento carburante 39
Accessori in dotazione 40

Operazioni d'uso e manutenzione principali 41
Rimozione della vestizione 41
Borse laterali 44

Sollevamento serbatoio carburante 45
Sostituzione e pulizia filtri aria 46
Controllo livello liquido di raffreddamento 47
Controllo livello fluido freni e frizione 48
Verifica usura pastiglie freno 49
Lubrificazione delle articolazioni 49
Regolazione del cavo comando acceleratore 50
Carica della batteria 51
Tensionamento della catena trasmissione 52
Lubrificazione della catena trasmissione 53
Sostituzione lampadine luci 53
Orientamento del proiettore 58
Pneumatici 60
Controllo livello olio motore 62
Pulizia e sostituzione candele 63
Pulizia generale 64
Lunga inattività 65
Avvertenze importanti 65

Caratteristiche tecniche 66
Ingombri 66
Pesi 66
Rifornimenti 67
Motore 68
Distribuzione 68
Prestazioni 69
Candele d'accensione 69
Freni 69
Trasmissione 70
Telaio 71
Ruote 71
Pneumatici 71
Sospensioni 72
Colori disponibili 72
Impianto elettrico 73

Promemoria manutenzione periodica 77

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di libretto di garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sui semimanubri, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani sul maniglione posteriore.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.
Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

I

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza e con un comfort di marcia davvero elevato.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza e per evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.
Non guidare il motociclo con borse laterali montate ad una velocità superiore a 130 Km/h. Questa velocità deve essere ulteriormente ridotta in caso di cattivo stato dei pneumatici, del fondo stradale e di visibilità.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
420 Kg.
Il peso del bagaglio da solo non deve assolutamente superare i 23 Kg, così suddivisi (fig. 1):

9 Kg max. per ogni borsa laterale;
5 Kg max. per la borsa da serbatoio.

Cercare di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo: un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.

Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
In caso di montaggio delle borse laterali (sono disponibili presso il servizio ricambi Ducati):
suddividere i bagagli e gli accessori in base al loro peso e disporli uniformemente nelle borse laterali;
chiudere con l'apposita serratura a chiave ogni borsa laterale.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 60 e che risultino in buone condizioni.

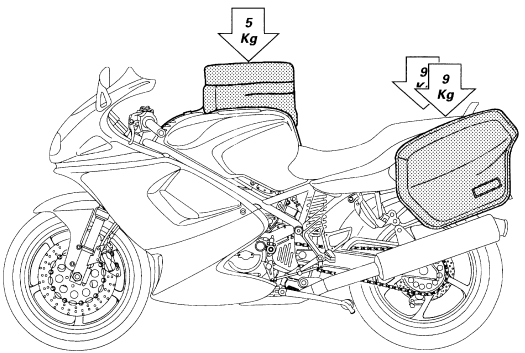


fig. 1

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 2.1) e per il motore (fig. 2.2).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

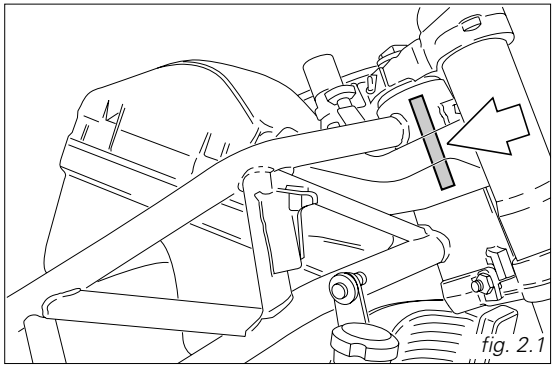


fig. 2.1

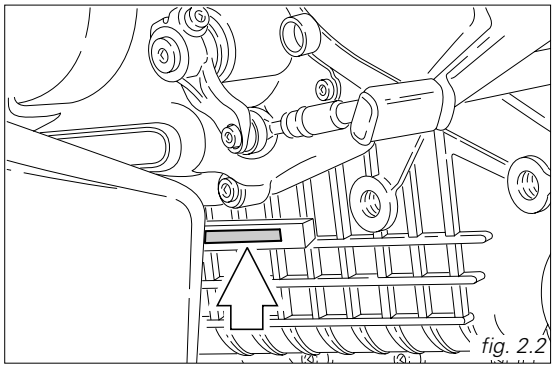


fig. 2.2

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione
Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo *(fig. 3)*
1) Cruscotto.
2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Leva comando starter.
6) Commutatore destro.
7) Manopola girevole comando acceleratore.
8) Leva comando freno anteriore.
9) Pedale comando cambio.
10) Pedale comando freno posteriore.

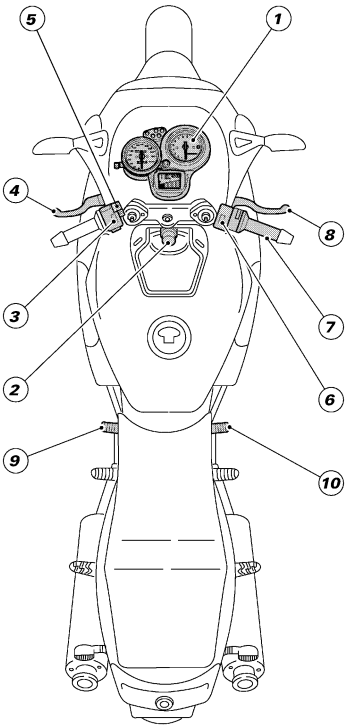


fig. 3

Cruscotto *(fig. 4.1)*
1) ***Tachimetro*** *(km/h).*
Indica la velocità di marcia.
a) ***Contachilometri*** *(km).*
Indica la distanza totale percorsa.
b) ***Contachilometri parziale*** *(km).*
Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.
c) ***Pomello azzeramento*** *contachilometri parziale.*
Ruotarlo per portare a zero "0000" il contachilometri parziale.
2) ***Contagiri*** *(min^{-1}).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.
3) ***Spia verde N***.
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.
4) ***Spia gialla*** .
Si accende quando il serbatoio é in riserva, sono rimasti circa 6 litri di carburante corrispondenti a un settore dell'indicatore livello (9.1, fig. 4.2).
5) ***Spia verde*** .
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.
6) ***Spia rossa*** .
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su ***ON****, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.*

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

7) ***Spia blu*** .
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.
8) ***Display multifunzione.***
Il display include quattro funzioni (vedi pag. 12).
9) ***Spia rossa.***
Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (immobilizer attivo).

Nota
Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 48 ore e successivamente si spegne, lasciandolo comunque attivo.

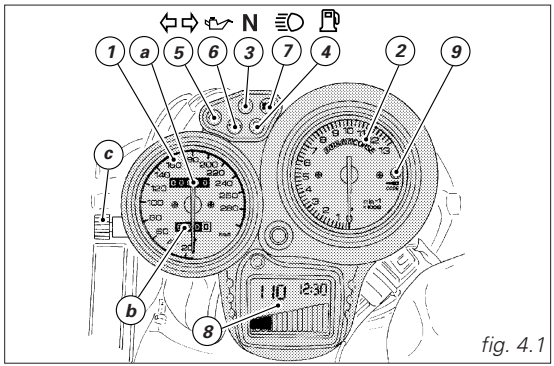


fig. 4.1

I

Display multifunzione *(fig.4.2)*
9.1) Indicatore livello carburante .
La quantità di carburante presente nel serbatoio è rappresentata dai settori pieni. Quando un solo segmento pieno rimane acceso, questo inizierà a lampeggiare e contemporaneamente si illuminerà la spia della riserva (4, fig.4.1).
9.2) Indicatore temperatura acqua .
Indica la temperatura del liquido di raffreddamento del motore. Quando il motore è completamente freddo sul display compare la scritta ***LO*** *intermittente.*
Dai 45 °C la temperatura del motore sarà visibile sull'indicatore.
Raggiunti i 120 °C, che rappresentano la temperatura massima del motore, l'indicatore comincia a lampeggiare.

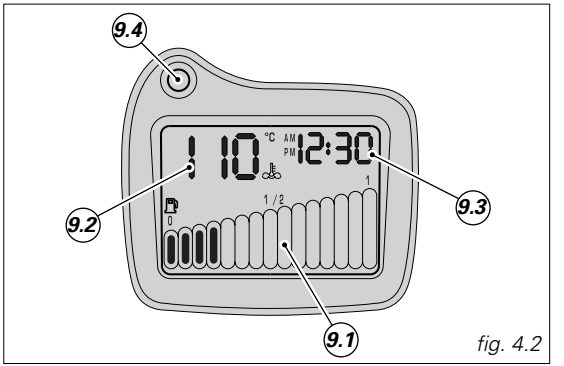


fig. 4.2

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

9.3) Orologio.
Indica le ore e i minuti.
9.4) Tasto di regolazione orologio.
Premendolo alternativamente si incrementano i minuti; tenerlo premuto per avere un incremento più veloce.

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi *(fig. 4.3)*
Con il motociclo vengono consegnate:
- n°1 chiave A (ROSSA)
- n°2 chiavi B (NERE)

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:
- l'avviamento.
- il tappo del serbatoio carburante.
- la serratura della sella.

La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più quella che permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Note

Nelle tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione

Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro.

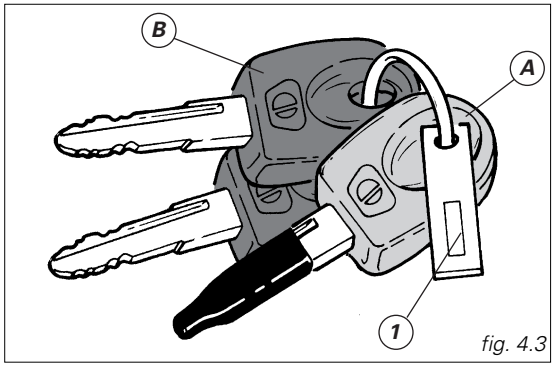


fig. 4.3

I

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD sulla quale è riportato:

A) (fig. 5) il codice elettronico, da utilizzare in caso di avviamento di emergenza;
B) (fig. 5) il codice meccanico delle chiavi, da comunicare alla rete assistenziale DUCATI in caso di richiesta di duplicati delle chiavi.

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare un avviamento di emergenza.

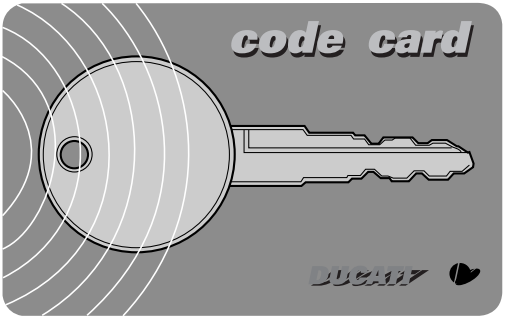


fig. 4.4

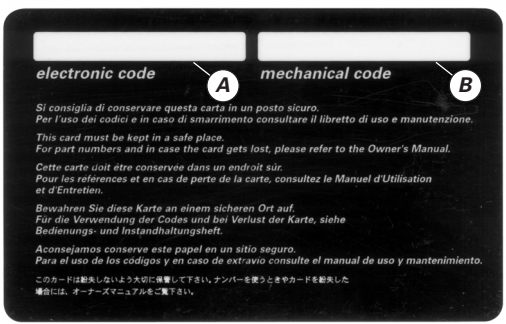

electronic code
A
mechanical code
B
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 5

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:

1) se il codice viene riconosciuto, la spia CODE, posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START, il motore si avvia;

2) se la spia CODE rimane accesa, il codice non viene riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero.

Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.

Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD.

La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.

La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.

I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

I

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 6)*
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:
A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
D) ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

Commutatore sinistro *(fig. 7)*
1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione = luce anabbagliante accesa;
posizione = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione = svolta a sinistra;
posizione = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante = avvisatore acustico.

4) Pulsante = lampeggio abbagliante.

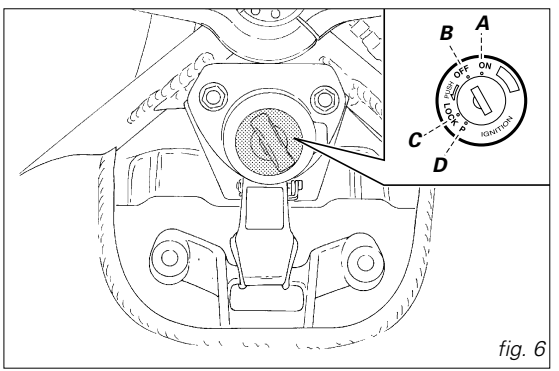


fig. 6

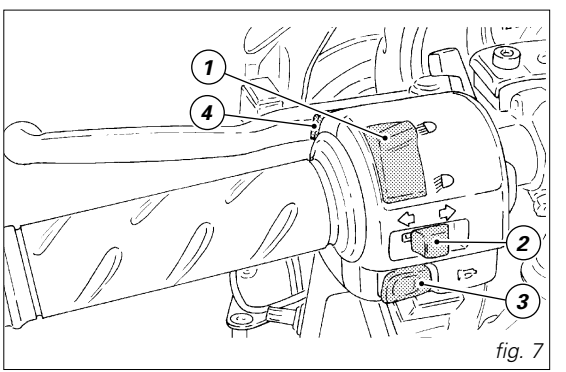


fig. 7

Leva commando frizione *(fig. 8)*
La leva (1) comanda il disinnesto della frizione. Quando viene tirata verso la manopola si interrompe la trasmissione del moto dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Leva comando starter *(fig. 9)*
Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.
Posizioni d'utilizzo del comando:
A) (verticale) = comando non attivato;
B) = comando completamente attivato.
La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore.

Importante
Non usare questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiare col comando starter attivato.

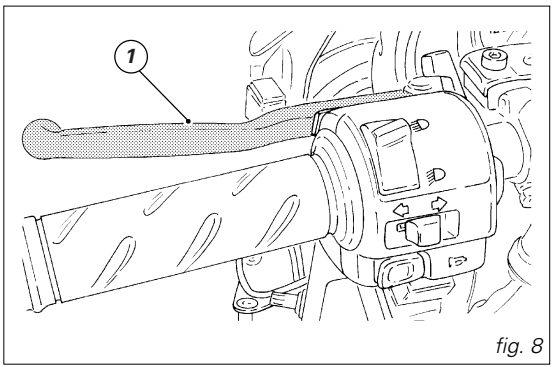


fig. 8

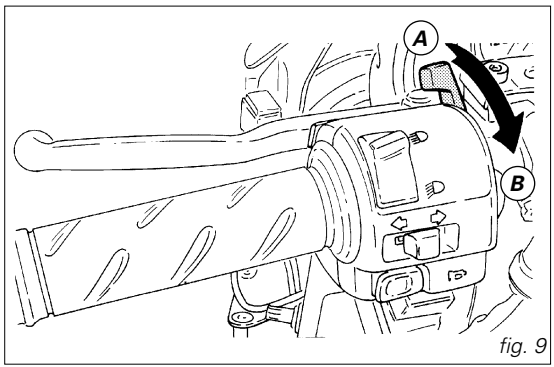


fig. 9

I

Commutatore destro *(fig. 10)*
1) Commutatore, comando accensione luce a tre posizioni:
a destra **O** *= luce spenta;*
al centro = luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese;
a sinistra = luce del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese.

2) Interruttore ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
*posizione (**RUN**) = marcia;*
*posizione (**OFF**) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore serve sopratutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante
Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (2) e lasciare la chiave d'accensione su ***ON*** *può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

3) Pulsante = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore *(fig.10)*
La manopola girevole, sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

Leva comando freno anteriore *(fig. 10)*
Tirando la leva (4) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 35 e 36.

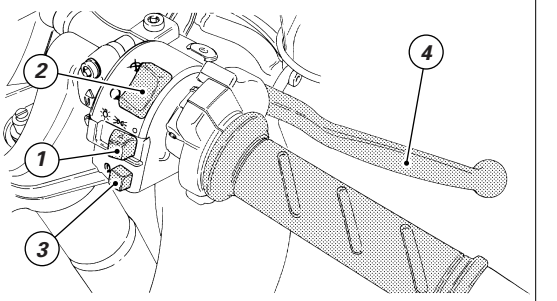


fig. 10

Pedale comando freno posteriore *(fig. 11)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

Pedale comando cambio *(fig. 12)*
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale ***N*** *con ritorno automatico e due movimenti:*
in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia ***N*** *sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.

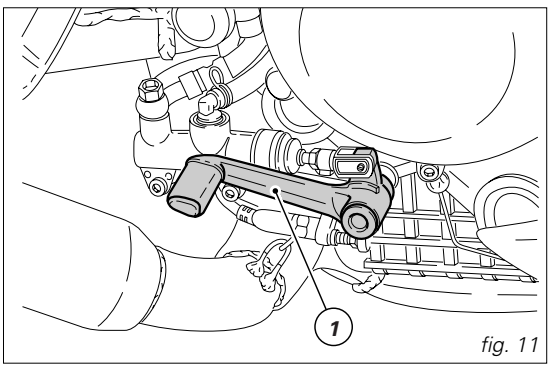


fig. 11

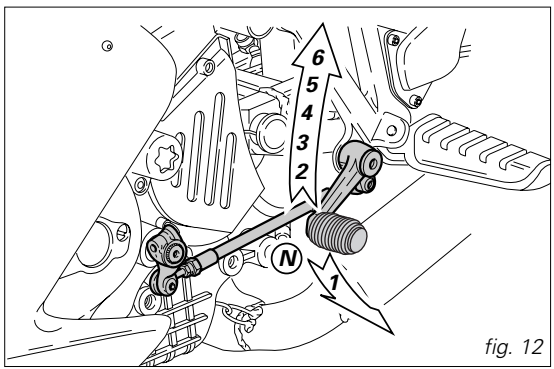


fig. 12

I

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).

Note
Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.
Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:
Allentare il controdado (4).
Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (4).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.
Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.

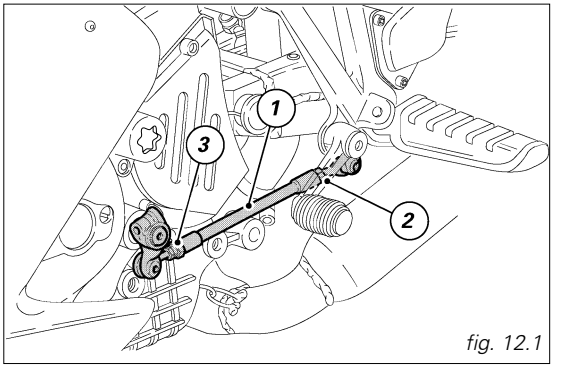


fig. 12.1

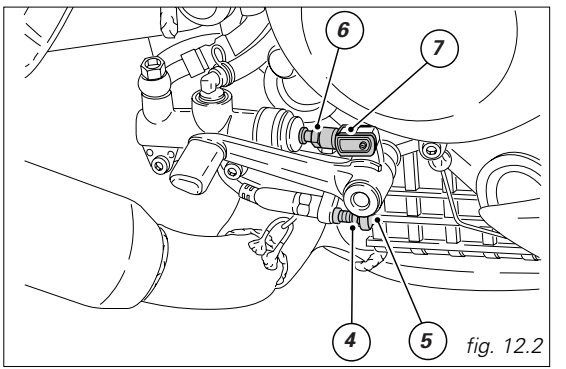


fig. 12.2

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo *(fig. 13)*
1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella e portacasco.
3) Cavalletto laterale.
4) Impugnatura per sollevamento motociclo.
5) Cavalletto centrale.
6) Specchi retrovisori.
7) Dispositivi di registro forcella anteriore.
8) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
9) Presa di corrente.

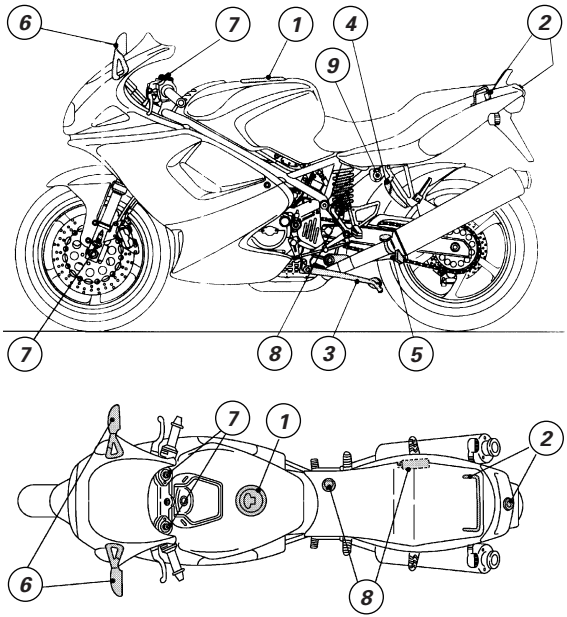


fig. 13

I

Tappo serbatoio carburante *(fig. 14)*

Apertura
Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura
Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estraetela. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note
È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione
Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 39) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

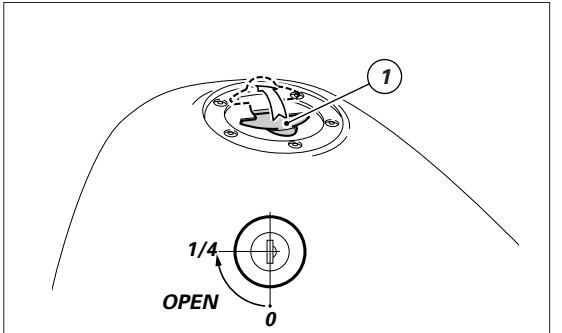


fig. 14

Serratura sella e portacasco

Apertura *(fig. 15.1)*
Inserire la chiave nella serratura (4) e ruotarla in senso orario per circa 1/4 di giro fino ad ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilare la sella dai fermi (1) anteriori tirandola all'indietro.
Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (2) (vedi pag. 40). Far passare il cavetto nel casco ed inserire in uno dei due ganci (3) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco (fig. 15.2) e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione
Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura
Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.

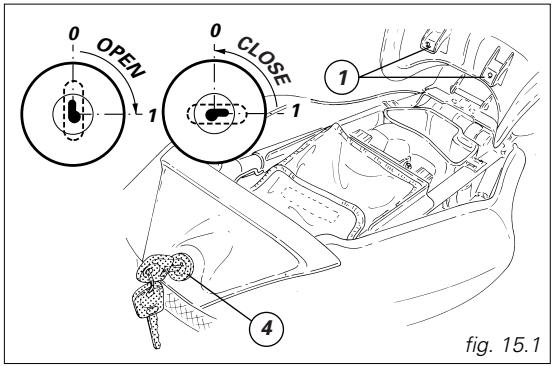


fig. 15.1

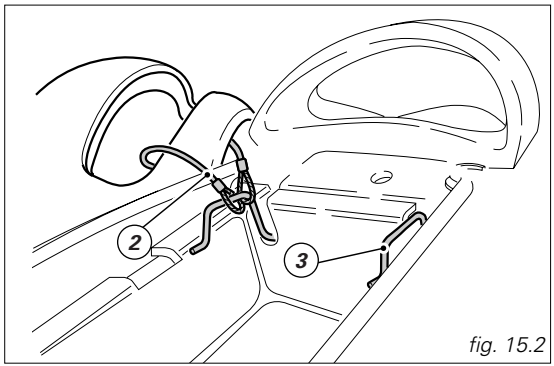


fig. 15.2

I

Lucchetto antifurto *(fig. 15.3)*
Sotto la sella é alloggiato il lucchetto antifurto (1) rimuovere l'elastico (2) per estrarlo.
Si consiglia di utilizzarlo, come supporto al bloccasterzo, quando si parcheggia il motociclo in un luogo poco sicuro.

Attenzione
L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

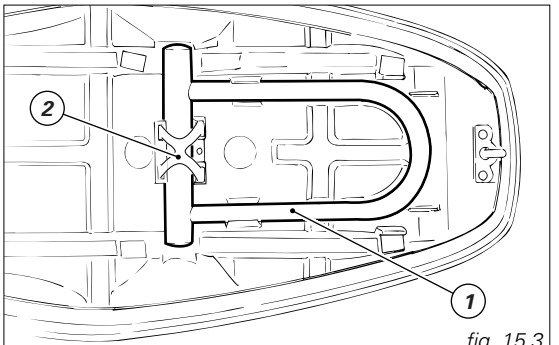


fig. 15.3

Cavalletto laterale *(fig. 16)*

Importante
Utilizzare il cavalletto laterale per sostenere il motociclo solo per brevi soste.
Prima di azionare il cavalletto laterale accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono determinare infatti, rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione
Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto nella posizione di "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il dorso del piede la stampella (1).

Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Attenzione

È possibile avviare il motociclo solo se il cavalletto è in posizione di "riposo" in quanto, è dotato di un dispositivo di sicurezza che inibisce l'avviamento del motore.

Maniglia sollevamento motociclo

Per agevolare il posizionamento del motociclo sul cavalletto centrale o per sostenerlo nelle piccole manovre di parcheggio utilizzare la maniglia (1, fig. 17) infulcrata sulla staffa portapedana passeggero sinistra. Ruotare la maniglia verso l'esterno per poterla utilizzare; finito il suo utilizzo rilasciarla, automaticamente ritorna in posizione.

Presa di corrente

Il motociclo é dotato di una presa di corrente specifica (2, fig. 17) per alimentare accessori dedicati.
La presa è protetta da un fusibile da 3A.

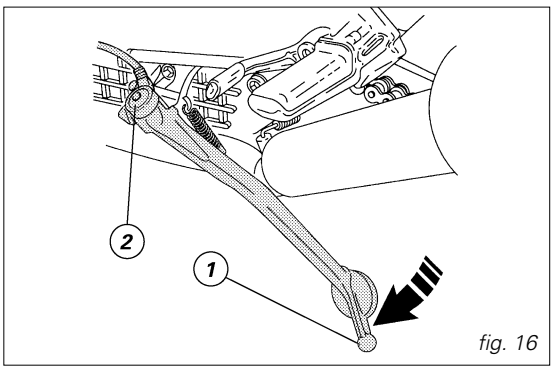


fig. 16

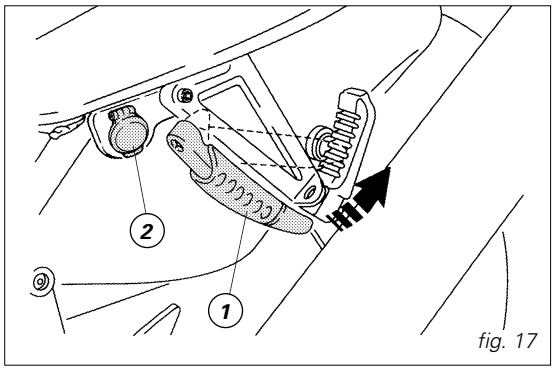


fig. 17

I

Cavalletto centrale

Per parcheggiare stabilmente il motociclo utilizzate sempre il cavalletto centrale (1, fig. 18.1). La sua struttura permette di sostenere il motociclo anche nella condizione di pieno carico.

Attenzione

Prima di azionare il cavalletto centrale accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Con la mano sinistra tenere la manopola sinistra e con l'altra la maniglia (2, fig. 18.2). Spingere con il piede destro sulla superficie d'appoggio (3) del cavalletto centrale, fino a portarlo a contatto con il suolo; contemporaneamente tirare con la maniglia il motociclo verso l'alto e all'indietro.
Per riportare il cavalletto centrale in posizione di riposo è sufficiente spingere in avanti il motociclo, tenendolo per i semimanubri, fino a che la ruota posteriore non arriva a contatto col suolo. Il ritorno in posizione del cavalletto é automatico.

Attenzione

Verificare sempre prima di ripartire che il cavalletto centrale si trovi in posizione di riposo.

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta del cavalletto (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra).

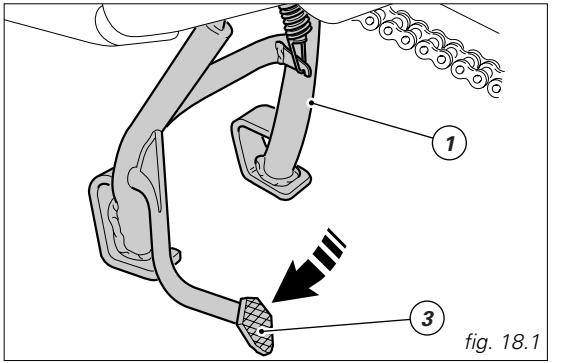


fig. 18.1

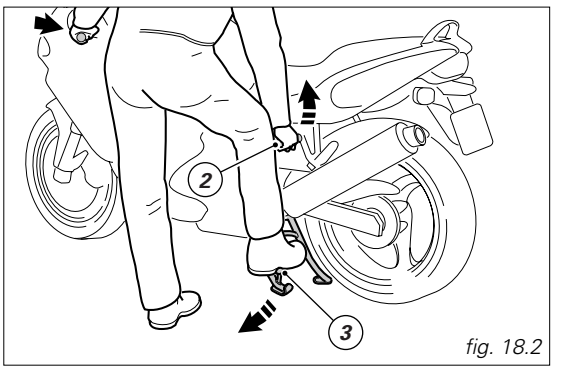


fig. 18.2

Specchi retrovisori *(fig. 19)*
Gli specchi retrovisori del motociclo sono composti da due parti unite da una speciale molla interna che permette una rotazione controllata dello specchio, rispetto al cupolino, in caso di urto. Dopo lo spostamento questa molla permette allo specchio di tornare nella posizione originale.

Importante
In caso di distacco di una delle parti, per la riparazione o la sostituzione dello specchio, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Attenzione
Non viaggiare senza specchi retrovisori, la mancanza della visuale posteriore può generare incidenti molto gravi.

Le lenti degli specchi sono bifocali per ottenere una più ampia visuale del campo visivo posteriore, senza zone cieche:
A) superficie interna = immagine riflessa reale;
B) superficie esterna = immagine riflessa amplificata.

Attenzione
Gli oggetti riflessi sono più vicini di quanto appaiano; questo fenomeno è amplificato nella superficie esterna (B).

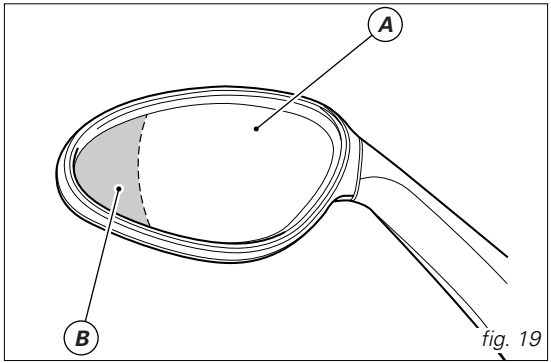


fig. 19

I

Registri di regolazione forcella anteriore

La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

1) (fig. 20.1) per modificare il freno idraulico in estensione;
2) (fig. 20.1) per modificare il precarico delle molle interne;
3) (fig. 20.2) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.
Per agire sul registro (3, fig. 20.2) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.
Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento.
Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.
A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

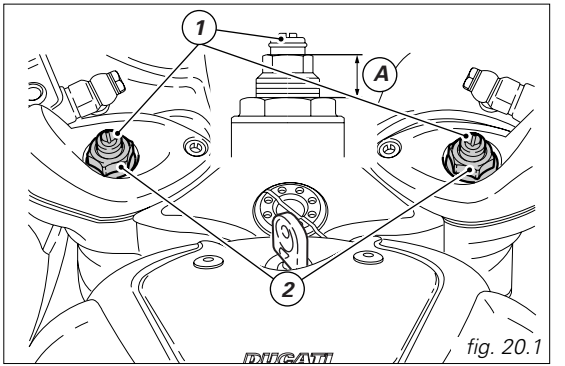


fig. 20.1

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 12 scatti;
estensione: 11 scatti.
Il valore massimo è di 14 scatti (estensione) e 14 scatti (compressione) a cui corrisponde la posizione di minima frenatura.
Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotare il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.
L'altezza A (fig. 20.1) legata al precarico può variare tra 25 e 10 mm.
La taratura originale corrisponde a 16 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

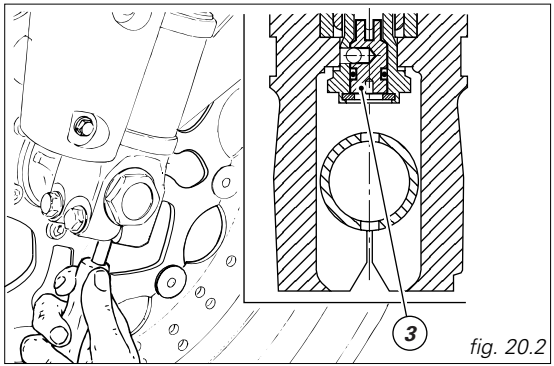


fig. 20.2

I

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.

Il registro (1, fig. 21.1), posto sul lato posteriore destro in corrispondenza della centralina, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Il registro (2, fig. 21.2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore, regola il freno idraulico nella fase di compressione.

*Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta il freno **H**, viceversa si diminuisce **S**.*

Taratura STANDARD dalla posizione di tutto chiuso (senso orario):

- svitare il registro (1) di 14 clik.

- svitare il registro (2) di 14 clik.

Il pomello (3, fig. 21.2), posto nella parte posteriore destra sotto la pedana passeggero, registra il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla ruotare, con la mano il pomello (3). Ruotando il pomello in senso antiorario o in senso orario si aumenta o diminuisce il precarico.

Lunghezza STANDARD della molla: 149,5 mm.

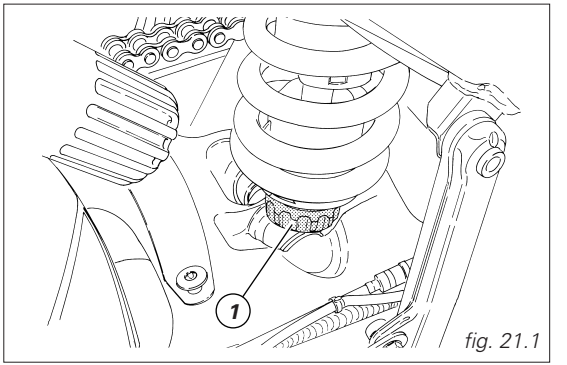


fig. 21.1

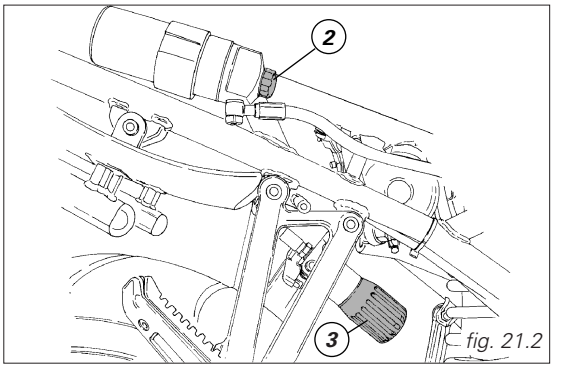


fig. 21.2

Attenzione
L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Importante
Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 22)*
Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:
1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km;
3) Dopo 2500 km.

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 6.000 min^{-1} .
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche del motociclo ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km
Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i: 7.500 min^{-1}.

Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Dopo 2500 Km

Nel normale uso del motociclo, a fine rodaggio, si consiglia di non superare mai i:
10.000 min^{-1} .

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

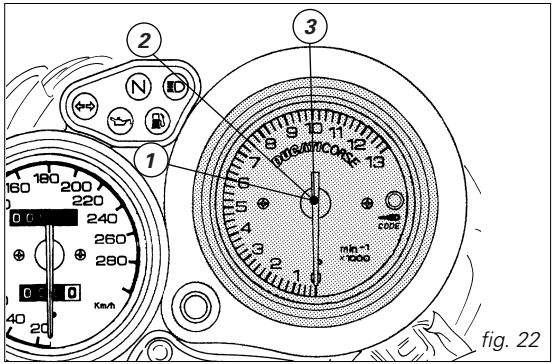


fig. 22

I

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllate il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 39).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 62).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Liquido di raffreddamento

Controllare il livello del liquido nel serbatoio d'espansione; eventualmente rabboccare (pag. 47).

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 60).

Funzionalità dei comandi

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllarne il funzionamento.

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 53 e pag. 54).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 24 e pag. 25) e centrale (pag. 26).

Attenzione

In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore

Note
Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".

Attenzione
Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

Temperatura ambiente normale
(compresa tra 10 °C e 35 °C):
1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione ***ON*** *(fig. 23.1). Verificare che la spia verde* ***N*** *e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).

Attenzione
Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), in quanto un sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.

2) Spostare la leva comando starter in posizione (B) (fig. 23.2).

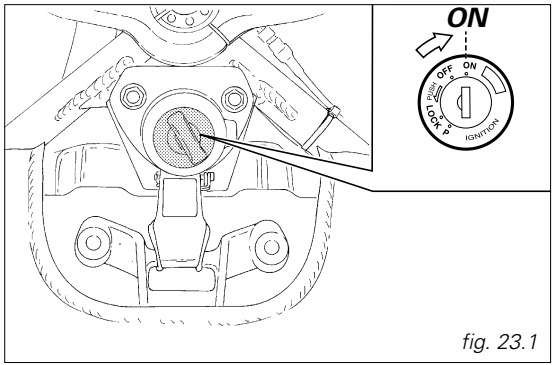


fig. 23.1

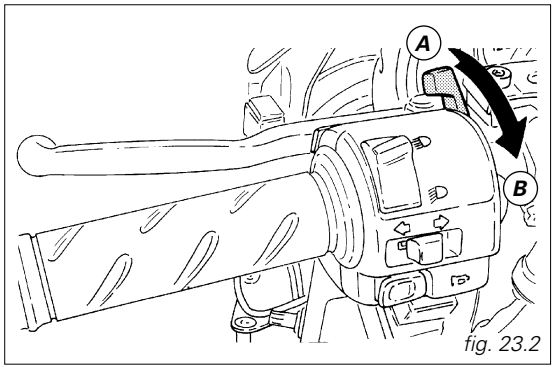


fig. 23.2

*3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 23.3) sia nella posizione ∩ (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).*
Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

Importante
Non usare l'avviamento elettrico per più di 5 secondi consecutivi. Aspettare 10 secondi, prima di riavviare il motore.

4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A) per ottenere il regime di rotazione del motore di circa 1.400÷1.500 min^{-1}.

Importante
Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A, fig. 23.2). Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

***Temperatura ambiente alta** (oltre i 35 °C):*
Eseguire la stessa procedura senza utilizzare il comando starter.

***Temperatura ambiente fredda** (inferiore a 10 °C):*
Eseguire la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.

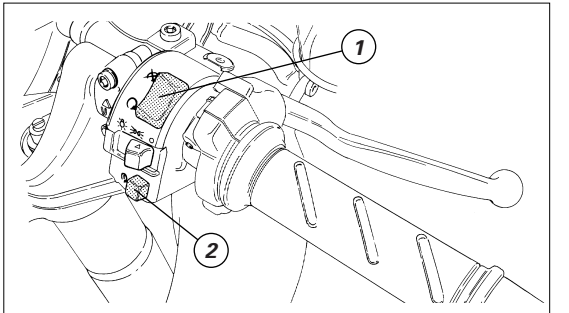


fig. 23.3

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi alla marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anomala degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti, disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.
Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.
In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano discese lunghe e ripide utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

I

Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione ***OFF*** *(fig. 24).*

Importante

Non lasciare la chiave su ***ON*** *a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.*

Parcheggio

A motociclo fermo usare il cavalletto centrale per parcheggiarlo (vedi pag. 26).
Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione ***LOCK*** *(fig. 24).*
Si consiglia di montare il lucchetto in dotazione (vedi pag. 24) per prevenire i furti.
Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.
In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione ***P*** *.*

Importante

Non lasciare la chiave su ***P*** *per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

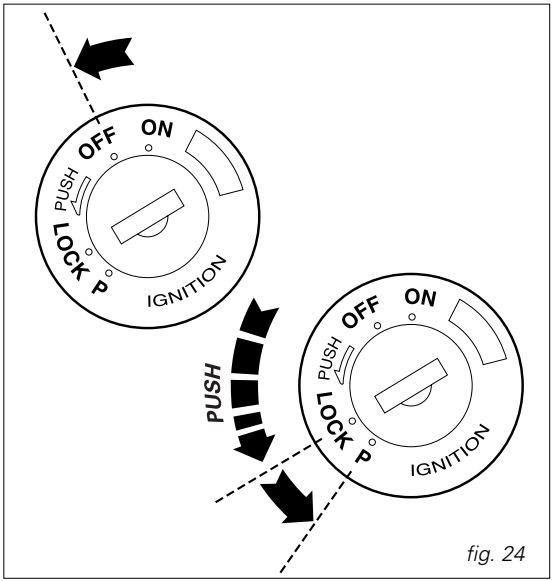


fig. 24

Rifornimento carburante

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 25).

Attenzione

Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

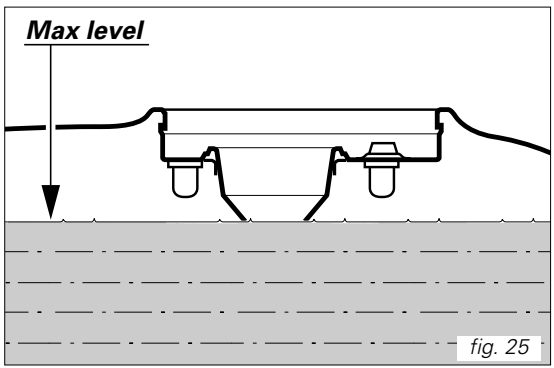


fig. 25

I

Accessori in dotazione *(fig. 26)*
Nel vano sotto alla sella è alloggiata una busta contenente:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una tasca con gli attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (8) (vedi pag. 23).

La busta attrezzi *(fig. 27)*
Contiene:
1) chiave a tubo esagonale per candele;
2) giravite doppio;
3) brugole;
4) cavetto portacasco;
5) prolunga;
6) chiave poligonale.

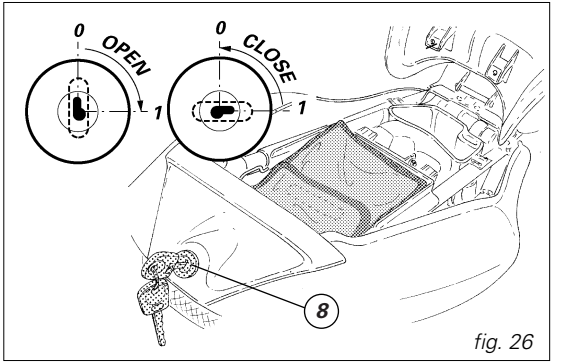


fig. 26

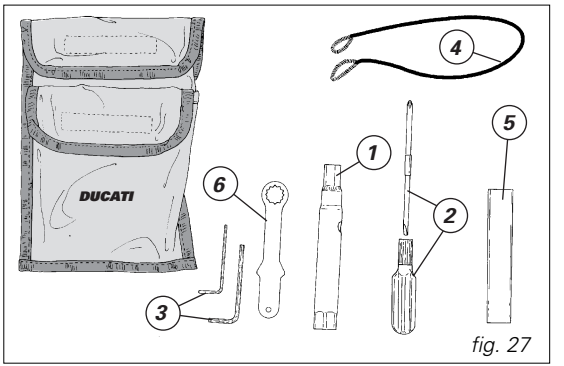


fig. 27

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione

Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione

Il mancato o scorretto rifissaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Importante

Per non danneggiare le parti verniciate e il plexiglass del cupolino, in corrispondenza delle viti di fissaggio, utilizzare sempre ad ogni rimontaggio le rosette in nylon. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante, non serrarle eccessivamente per non danneggiare la filettatura ed impedire il bloccaggio al successivo utilizzo.

Semicarene inferiori

Svitare le quattro viti (1) di fissaggio di ogni semicarena inferiore a quella superiore (fig. 28.1).

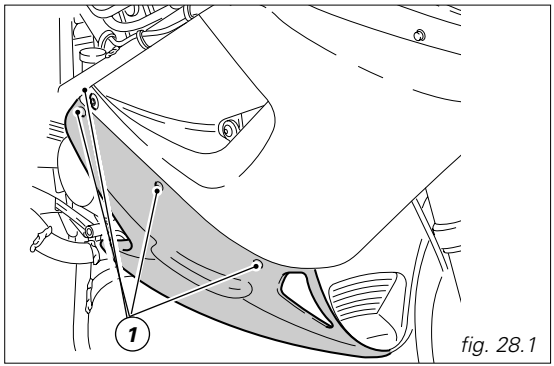


fig. 28.1

I

Svitare due delle quattro viti inferiori (2, fig. 28.2) che fissano le semicarenature tra loro e al convogliatore centrale. Rimuovere la semicarena inferiore.

Coperture laterali cruscotto *(fig. 29)*
Svitare la vite centrale (1) che unisce le due coperture cruscotto e le due viti (2) che le fissano all'interno del cupolino.

Nota
Quando si procede al rimontaggio ricordarsi le rosette in nylon (3) sotto le viti.

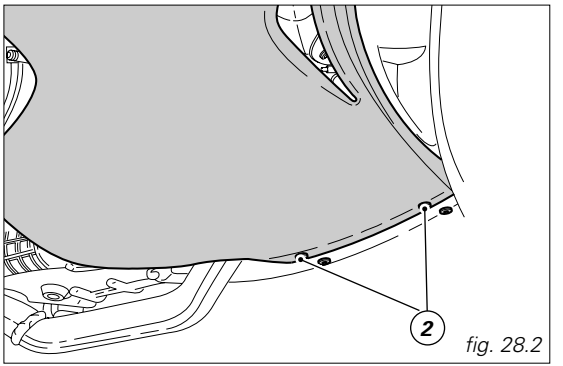


fig. 28.2

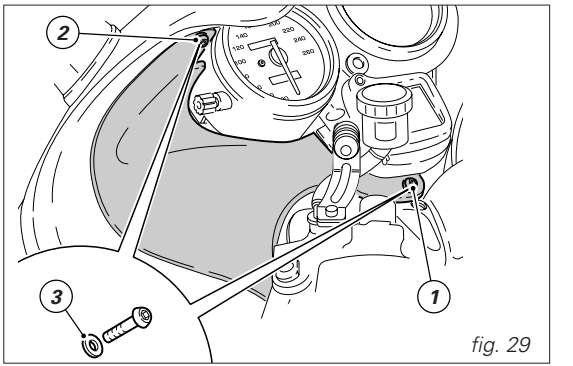


fig. 29

Cupolino

Rimuovere le coperture laterali.
Rimuovere gli specchi retrovisori svitando le quattro viti interne (1, fig. 30.1). Staccare le connessioni dei cavi degli indicatori di direzione. Svitare le sei viti (2, fig.30.2) di fissaggio del cupolino alle semicarene.
Rimuovere il cupolino sfilandolo dal proiettore.

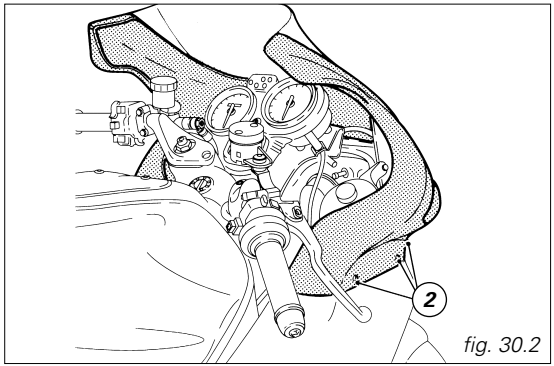


fig. 30.2

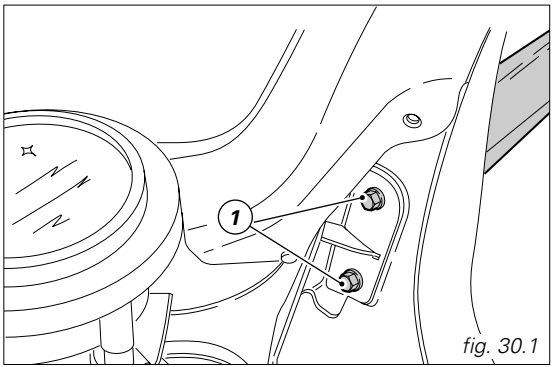


fig. 30.1

I

Semicarene superiori e inferiori accoppiate

Rimuovere le coperture laterali e il cupolino.
Svitare la vite (1, fig. 31.1) di fissaggio di ogni semicarena al telaietto laterale, sul lato sinistro, o al serbatoio espansione, lato destro e quelle posteriori (2) di fissaggio alla staffa del telaio.
Svitare la vite (3, fig.31.2) di fissaggio anteriore di ogni semicarena al deflettore anteriore.
Svitare la vite (4) di fissaggio posteriore di ogni semicarena al telaio.
Svitare le due viti inferiori (5) che fissano le semicarene al convogliatore aria centrale.
Svitare una delle due viti (6) di unione semicarene.
Rimuovere le semicarene.

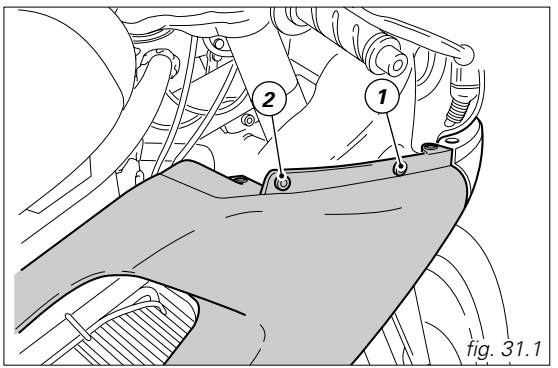


fig. 31.1

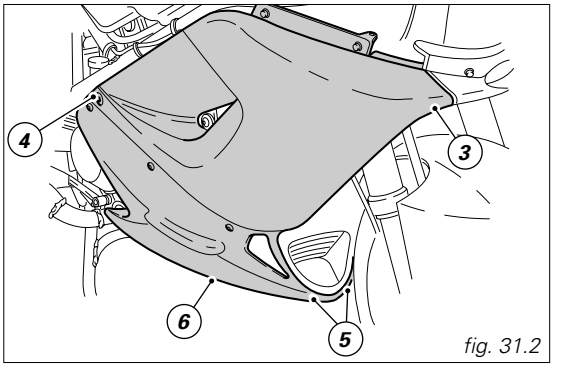


fig. 31.2

Borse laterali

Il motociclo è stato predisposto per il montaggio delle borse laterali.
Il kit borse laterali, in tinta con il motociclo, è disponibile presso il servizio ricambi Ducati.
Il kit, oltre a tutti i particolari necessari per il montaggio, contiene un libretto d'istruzione.

Sollevamento serbatoio carburante

Svitare le due viti (1, fig. 32.1) che fissano il coperchio al supporto del serbatoio e rimuoverlo sfilandolo dall'interruttore di accensione. Tirare e sollevare, il gancio elastico (2, fig. 32.2), dal supporto del serbatoio. Sollevare il serbatoio, sganciare l'astina di servizio (3, fig. 32.3) ed appoggiare il serbatoio come indicato in figura.
Eseguire l'intervento e procedere al rimontaggio dei componenti rimossi eseguendo le operazioni descritte in ordine inverso.

Attenzione

Per evitare fuoriuscite di benzina dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di benzina deve essere minore di 5 litri (spia riserva accesa sul cruscotto).

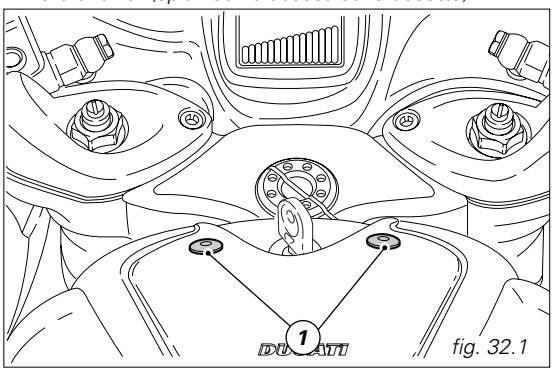


fig. 32.1

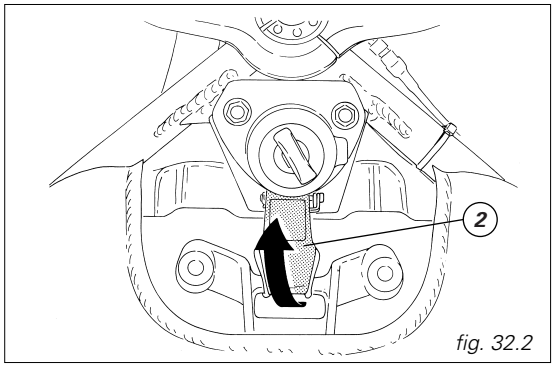


fig. 32.2

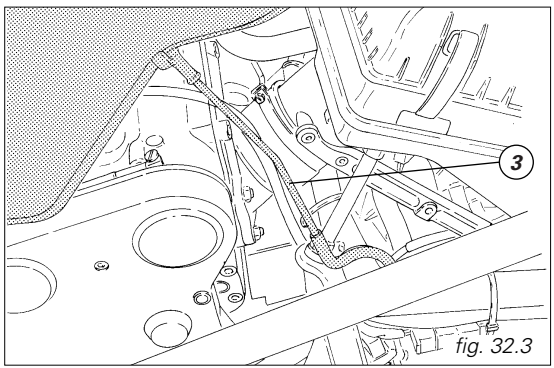


fig. 32.3

I

Sostituzione e pulizia dei filtri aria

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti sulla tabella di manutenzione periodica, vedi Libretto di Garanzia. Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante.
Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1, fig. 33.1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).
Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 33.2) e sostituirla.

Importante

Un filtro sporco, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di benzina, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele. Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo. Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura (33.2), nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante

In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).

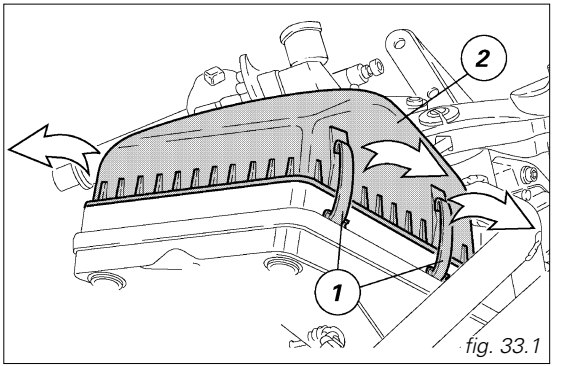


fig. 33.1

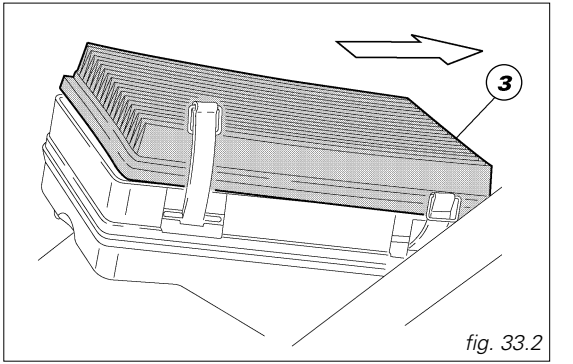


fig. 33.2

Controllo livello liquido di raffreddamento

Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato destro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di ***MAX*** *e di* ***MIN*** *del serbatoio (fig.34.1).*
Se il livello risulta basso è necessario provvedere al rabbocco.
Rimuovere la copertura destra del cruscotto.
Svitare il tappo di carico (1, fig. 34.2) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello ***MAX****.*

Riavvitare il tappo (1) e rimontare i particolari rimossi.

Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondente a -20 °C inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 3,5 dm³ (litri).

Attenzione
Questa operazione deve essere eseguita a motore freddo e con il motociclo perfettamente in piano.

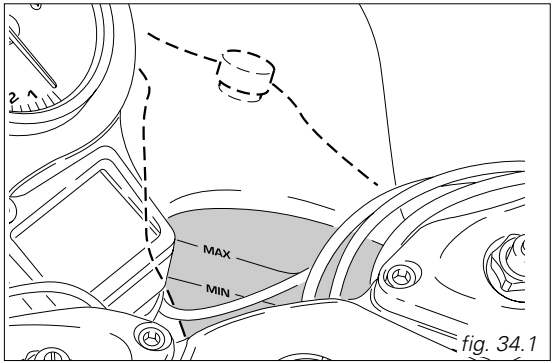


fig. 34.1

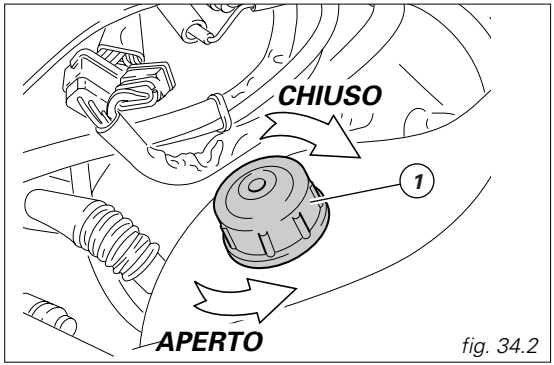


fig. 34.2

I

Controllo livello fluido frizione e freni

*Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 35).*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto frizione
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

Impianto freni
Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad una Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.

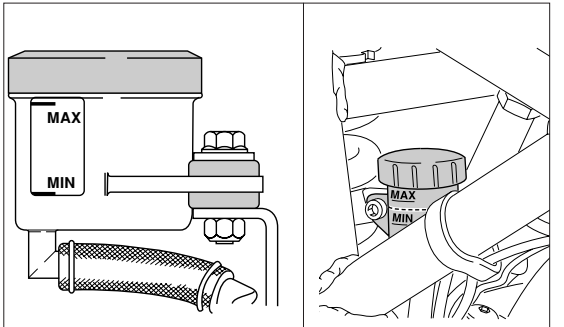


fig. 35

Verifica usura pastiglie freno

Freno anteriore *(fig. 36)*
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore *(fig. 36)*
Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante
Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

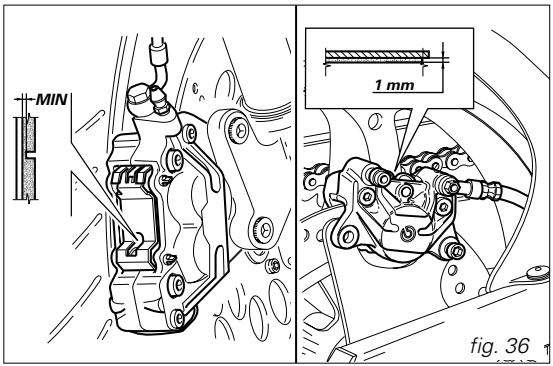


fig. 36

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna del cavo di comando acceleratore e comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare, il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando, se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di rimuovere il coperchietto (1, fig. 37.1 pag. 50) del comando, svitando le due viti di fissaggio (2), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

I

Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola e facendolo passare nella slitta del coperchio (3).

Rimontare il coperchio e serrare le viti (2).

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione dei cavalletti è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2 mm. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (1, fig. 38) situato in corrispondenza del comando stesso.

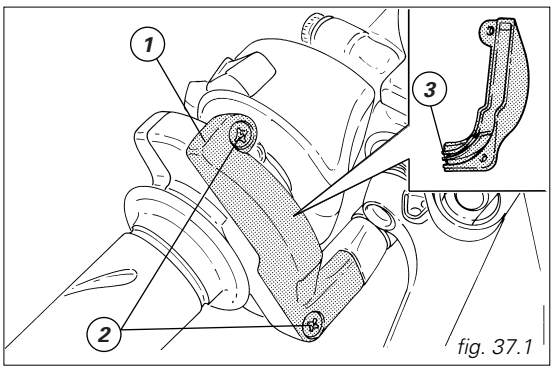


fig. 37.1

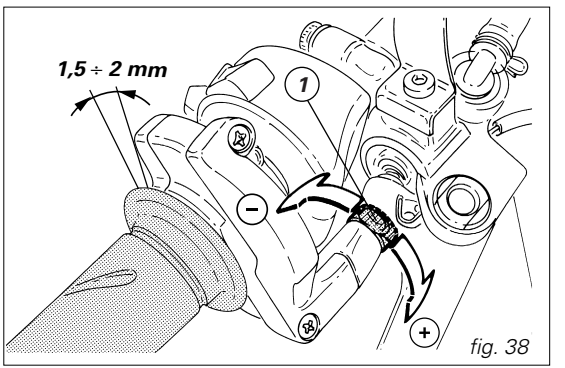


fig. 38

Carica della batteria *(fig. 39)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
*Rimuovere la semicarena destra (pag. 41), svitare la vite (1) e rimuovere la staffa di fissaggio superiore. Staccate nell'ordine, il terminale negativo **(-)** nero e quello positivo **(+)** rosso.*

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
*Collegare i conduttori del caricabatterie ai terminali: rosso al positivo **(+)**, nero al negativo **(-)**.*

Importante
Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
***Collegare sempre per primo il terminale positivo rosso (+)**.*

Rimettere la batteria sul supporto e bloccare la staffa superiore con la vite (1), poi procedere al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5 ÷ 10 ore.

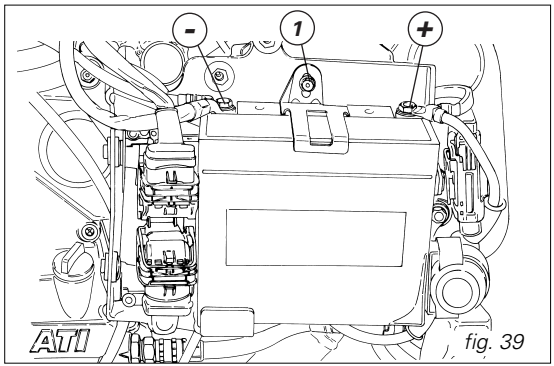


fig. 39

I

Tensionamento della catena trasmissione

Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.
Con il motociclo sul cavalletto centrale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione (fig. 40.1): di 32 mm.
Per registrare la tensione allentare il dado (1, fig. 40.2) del perno ruota, avvitare della stessa entità in senso orario la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

Importante

Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificare la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento; in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota. Ingrassare il filetto del dado (1) del perno ruota con SHELL Retinax HDX2 e serrarlo alla coppia di 83 Nm. Ingrassare il filetto con SHELL Alvania R3 delle viti (2) di registro e serrarle alla coppia di 8 Nm.

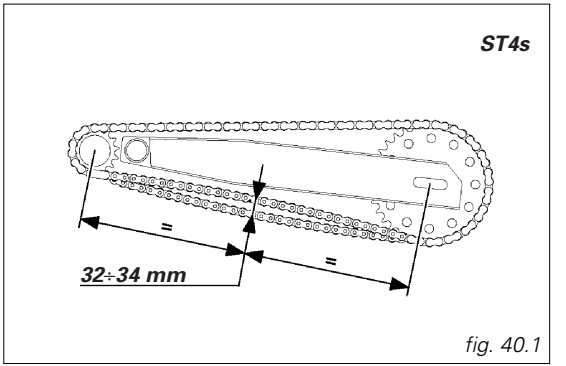


fig. 40.1

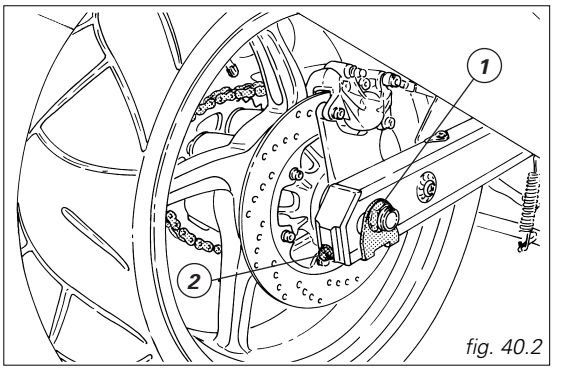


fig. 40.2

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione lampadine luci

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nell' "Impianto Elettrico" a pag. 73.

Proiettore *(fig. 41.1)*
Per accedere alle lampadine del proiettore rimuovere le coperture laterali del cruscotto (vedi pag. 42). Per agevolare l'operazione di sostituzione lampadine, svitare la vite (1, fig. 41.1) di fissaggio del cruscotto al supporto del proiettore; sollevare il cruscotto.

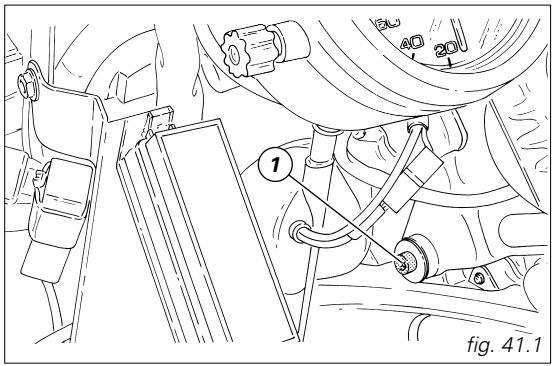


fig. 41.1

I

Smontaggio lampadine

Lampada anabbagliante lato destro: staccare dal corpo proiettore la cuffia in gomma; sfilare il morsetto (1, fig. 41.2) dalla lampada premendo il bottone di sgancio rapido inferiore.

Lampada abbagliante lato sinistro (fig. 41.3): staccare il morsetto del cavo lampada bianco dal cablaggio anteriore; staccare la cuffia in gomma dal corpo proiettore e sfilare il cavo lampada.

Note

Per sostituire le lampade del proiettore non è necessario staccare dal corpo proiettore il morsetto del cavo nero di massa.Sganciare la molletta (3) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto (fig. 41.2 e 41.3); sostituire la lampada.

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

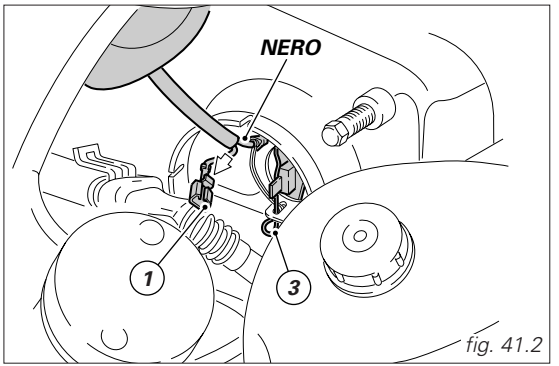


fig. 41.2

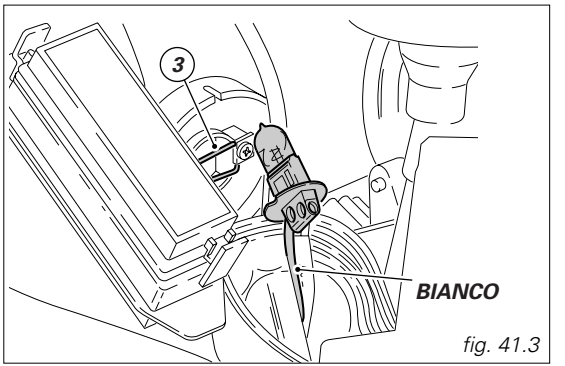


fig. 41.3

Rimontaggio lampadine

Inserire i perni guida della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento (fig. 41.4).

Agganciare l'estremità della molletta (3) ai supporti del corpo proiettore;

collegare i cavi precedentemente staccati e rimontare la cuffia in gomma.

Per sostituire la lampada della luce di posizione, sfilare il portalampada (4, fig. 41.5) dalla parte posteriore del proiettore. Estrarre la lampadina e sostituirla.

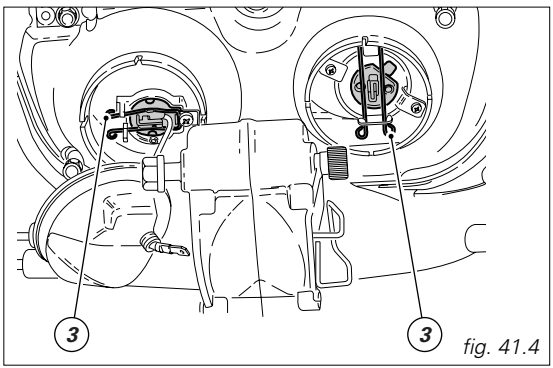


fig. 41.4

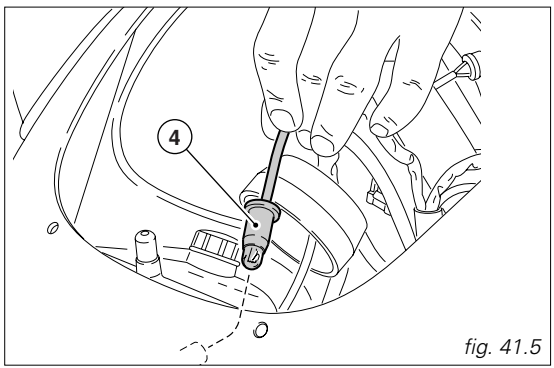


fig. 41.5

I

Cruscotto *(fig. 42)*
Per la sostituzione delle lampadine spia e illuminazione del quadro strumenti è necessario rimuovere il cupolino. Estrarre il portalampada, dalla parte posteriore dello strumento, e procedere alla sostituzione della lampadina sfilandola dal relativo portalampada.
Per evitare d'invertire il posizionamento, in caso di sostituzione di più lampadine spia, sul cavo di ogni portalampada è stampigliato un numero che deve corrispondere con lo stesso punzonato sulla relativa sede del cruscotto.

Nota
I portalampada delle luci strumenti sono provvisti di una estremità (A) con la quale è possibile estrarli dal corpo strumento evitando di strappare i cavi.

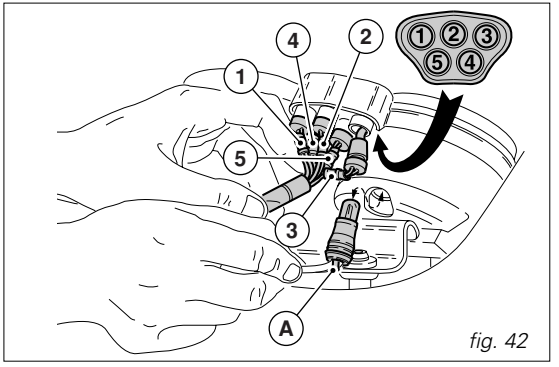


fig. 42

Indicatori di direzione
Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione rimuovere le coperture laterali del cruscotto.

Anteriori:
ruotare in senso antiorario il portalampada (1, fig.43.1) e rimuoverlo dal corpo indicatore. Sfilare la lampada bruciata e sostituirla.
Rimontare il portalampada, con lo scasso tondo verso l'alto, e ruotarlo in senso orario fino al bloccaggio nella sede del corpo indicatore.

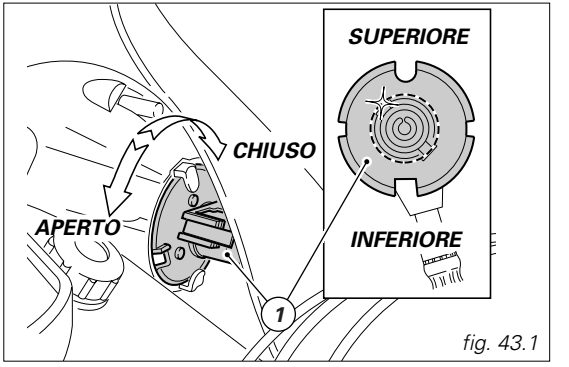


fig. 43.1

Posteriori:
svitare la vite (2, fig. 43.2) e separare la coppetta (3) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto in sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (2).

Luce targa
Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga.
Sfilare la lampadina e sostituirla.

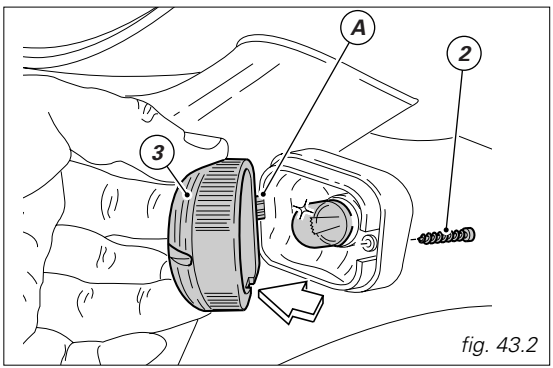


fig. 43.2

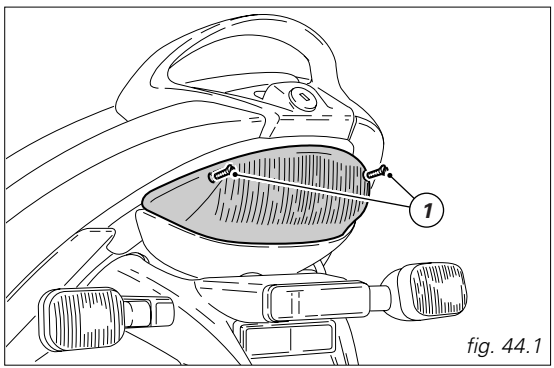


fig. 44.1

I

Luce arresto
Per la sostituzione della lampadina luce arresto e posizione, si devono svitare le due viti (1, fig. 44.1) che fissano il trasparente e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 44.2). Rimontare il trasparente e serrare le viti (1).

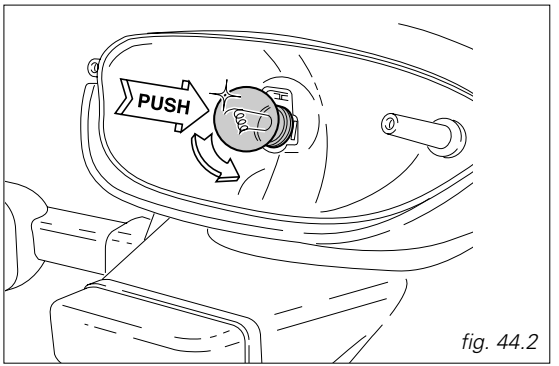


fig. 44.2

Orientamento del proiettore *(fig. 45.1)*
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo. Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 45.2), sul lato sinistro del proiettore. Rimuovere la copertura laterale sinistra del cruscotto per accedere alla vite. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.

La rettifica dell'orientamento orizzontale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (2, fig. 45.3), sul lato destro del proiettore. Rimuovere la copertura laterale destra (vedi pag. 42) del cruscotto per accedere alla vite. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si sposterà verso destra, viceversa, si sposterà verso sinistra.

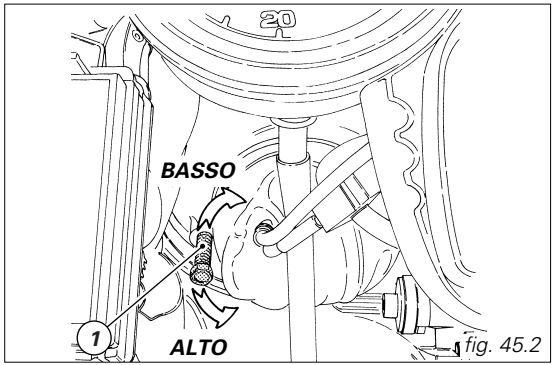


fig. 45.2

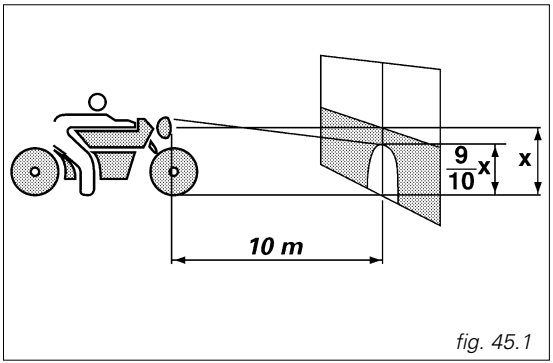


fig. 45.1

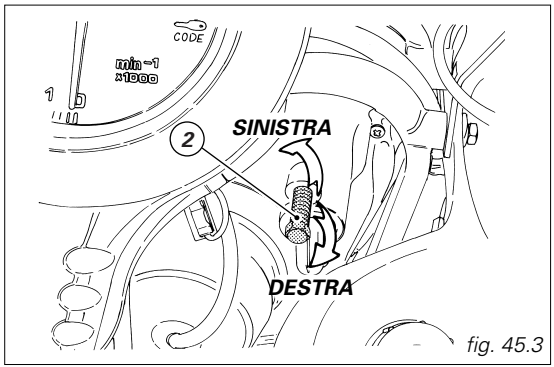


fig. 45.3

Pneumatici

Pressione anteriore pilota+bagaglio:
2,1 bar - 2,3 Kg/cm²
Pressione posteriore pilota+bagaglio:
2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

Pressione anteriore pilota+passeggero+bagaglio:
2,4 bar - 2,5 Kg/cm²
Pressione posteriore pilota+passeggero+bagaglio:
2,8 bar - 2,9 Kg/cm²

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".
Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada
Misurare lo spessore minimo (S, fig. 46) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante
Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

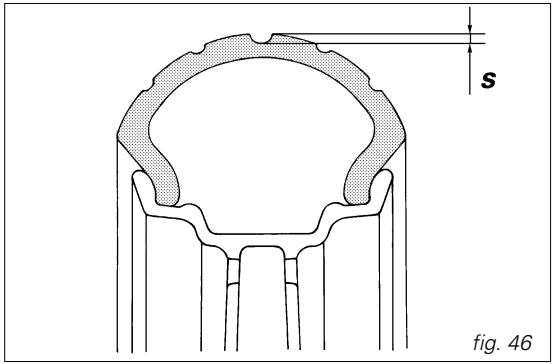


fig. 46

I

Controllo livello olio motore *(fig. 47)*
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

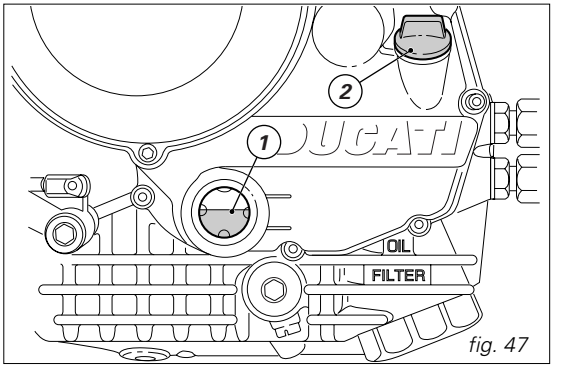
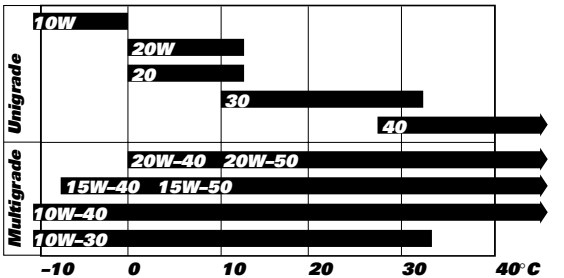


fig. 47

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia) rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele *(fig. 48)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Rimuovere la semicarena sinistra, sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.
Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.
Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

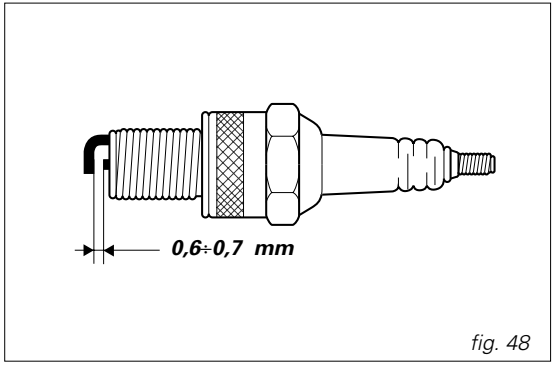


fig. 48

I

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.
Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione.
L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.
Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...).
Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo.
Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo.
Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio in dotazione per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso il servizio ricambi Ducati.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni, (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

Ingombri *(mm) (fig. 49)*

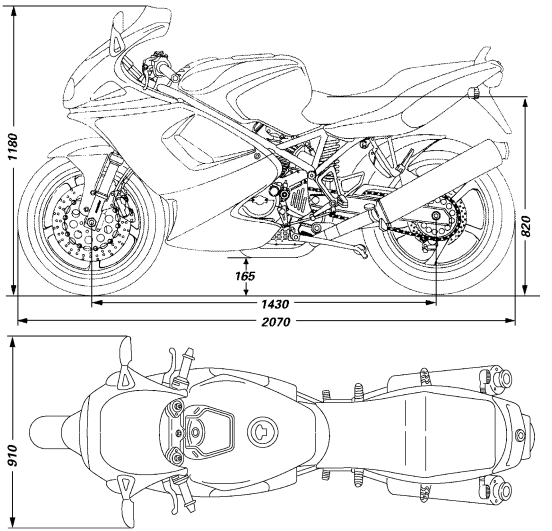


fig. 49

Pesi
A secco:
215 Kg.
A pieno carico:
420 Kg.

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo.

Rifornimenti	***Tipo***	***dm³ (litri)***
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 6 dm³ (litri)	*Benzina 95-98 RON*	*21*
Coppa motore e filtro	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,7*
Circuito freni ant./post. e frizione	*Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4*	*—*
Protettivo per contatti elettrici	*Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner*	*—*
Forcella anteriore	*SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*0,492 (per stelo)*
Circuito di raffreddamento	*Liquido antigelo SHELL - Advance Coolant o Glycoshell 35÷40% + acqua*	*3,5*

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
98.
Corsa mm:
66.
Cilindrata totale, cm^3:
996.
Rapporto di compressione:
11,5±0,5.
Potenza massima all'albero (95/1/CE):
88 kW - 117 CV a 9.500 min^{-1}.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
98 Nm a 7.000 min^{-1}.
Regime massimo:
10.000 min^{-1}.

Importante
In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione

***Desmodromica** a quattro valvole per cilindro comandate da otto bilancieri (quattro di apertura e quattro di chiusura) e da due alberi distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

***Schema distribuzione desmodromica** (fig. 50)*
1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) registro bilanciere superiore;
3) semianelli;
4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) molla richiamo bilanciere inferiore;
6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) albero distribuzione;
8) valvola.

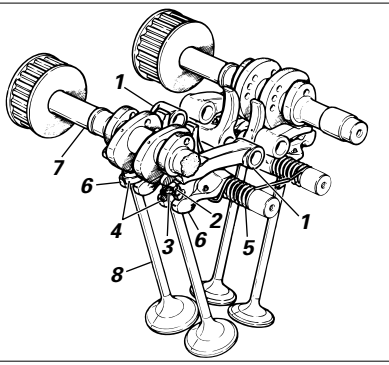


fig. 50

Prestazioni

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.
Velocità massima (solo conduttore):
255 Km/h.

Candele d'accensione

Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA 59 GC .

Freni

Anteriore

A doppio disco forato.
Materiale:
acciaio.
Diametro disco:
320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
88 cm²
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
30/34-4 pistoni.
Materiale attrito:
TOSHIBA TT2802.
Tipo pompa:
PS 16.

Posteriore

A disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
245 mm
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm²
Pinza freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
P 34.
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11.

Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

Trasmissione

Frizione a secco comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59.
Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
15/43.
Rapporti totali:
1ª 15/37
2ª 17/30
3ª 20/27
4ª 22/24
5ª 24/23
6ª 28/24
Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
525 HV .
Dimensioni:
5/8"x1/16"
n° maglie:
102.

Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un concessionario o un'officina autorizzata.

Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore è necessario rivolgersi presso un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata (per lato):
30°
Angolo cannotto di sterzo:
24°
Avancorsa:
102 mm

Ruote
Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore
Marca:
BREMBO

Dimensioni:
3.50x17"

Posteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
5.50x17"
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17.

Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17.

I

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Diametro tubi portanti:
43 mm.
Corsa sull'asse steli:
130 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore a serbatoio separato, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa:
65 mm.
Escursione ruota posteriore:
148 mm.

Colori disponibili

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101.
Blu metallizzato Ducati cod. 291.800.
Giallo Ducati cod. 473.201.
Grigio ferro Ducati cod. 291.600.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:
***proiettore anteriore** composto da:*
unità anabbagliante poliellissoidale a condensatore ***12V-55W;***
unità abbagliante 12V-55W;
luce di posizione** con lampada **12V-5W.
Cruscotto,** lampade spia **12V-1,2W** e lampade illuminazione strumento **12V-2** e **3W.
***Comandi elettrici** sui semimanubri:*
Indicatori direzione**, lampade **12V-10W;
avvisatore acustico;
interruttori luci arresto.
Batteria, 12V-10 Ah.
Alternatore 12V-520W.
***Regolatore elettronico,** protetto con fusibile da **40 A**.*
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
***Fanale posteriore,** lampada a doppio filamento **12V-5/21W** per segnalazione arresto e luce posizione; lampada **12V-5W** per illuminazione targa.*

Note

Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alla pag. 53.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale (fig. 50.1) è posizionata sul lato sinistro del telaio nella zona dietro al proiettore. Per accedere alla scatola fusibili è necessario rimuovere la protezione laterale sinistra del cruscotto (vedi pag.42). I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio. I fusibili collegati all'impianto sono 7 e uno solo è di riserva.

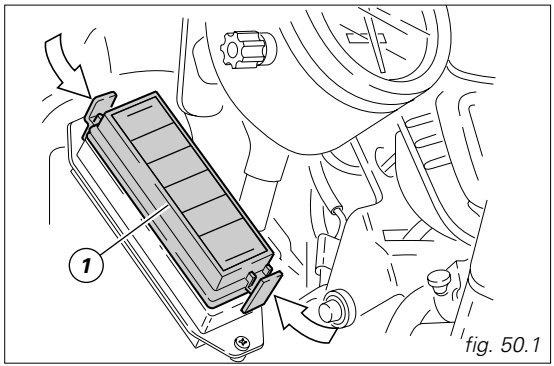


fig. 50.1

I

Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 50.2) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2). Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (3, fig. 50.3).

Importante

*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

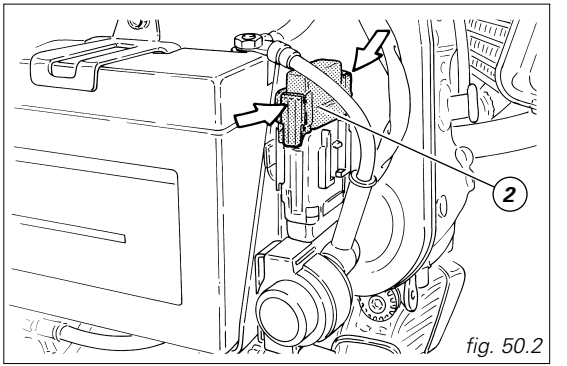


fig. 50.2

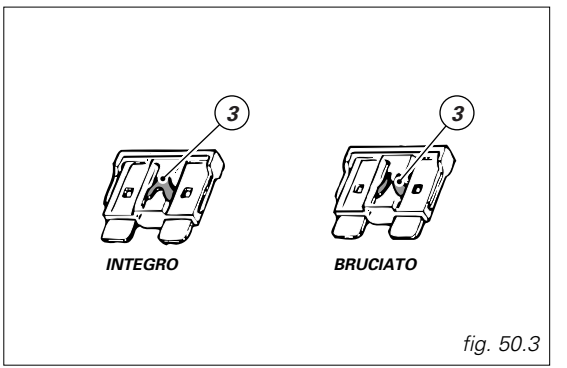


fig. 50.3

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

1) Claxon.
2) Antenna Immobilizer.
3) Commutatore dx.
4) Relè principale.
5) Scatola fusibili.
6) Centralina Immobilizer.
7) Blocco chiave.
8) Motorino avviamento.
9) Teleruttore.
10) Batteria.
11) Sensore temperatura acqua cruscotto.
12) Ventola.
13) Freccia posteriore dx.
14) Fanale posteriore.
15) Fanalino luce targa.
16) Freccia posteriore sx.
17) Presa di Corrente 12V.
18) Serbatoio.
19) Autodiagnosi.
20) Bobina cilindro orizzontale.
21) Bobina cilindro verticale.
22) Iniettore cilindro orizzontale.
23) Iniettore cilindro verticale.
24) Potenziometro farfalla.
25) Sensore giri fase.
26) Sensore temperatura acqua centralina.
27) Centralina 59M.
28) Fusibile regolatore.
29) Regolatore.
30) Alternatore.
31) Interruttore stampella.
32) Interruttore spia folle.
33) Interruttore pressione olio.
34) Interruttore stop posteriore.
35) Interruttore stop anteriore.
36) Intermittenza frecce.
37) Commutatore sinistro.
38) Cruscotto.
39) Relè luci
40) Freccia anteriore sx.
41) Fanale anteriore.
42) Freccia anteriore dx.
43) Relè iniezione.

Legenda colore cavi

P *Rosa*
Gr-Bk *Grigio-Nero*
Y-G *Giallo-Verde*
G *Verde*
R-G *Rosso-Verde*
W-R *Bianco-Rosso*
O-Bk *Arancio-Nero*
V-Bk *Viola-Nero*
Y *Giallo*
W-B *Bianco-Blu*
Bn *Marrone*
G-W *Verde-Bianco*
O-W *Arancio-Bianco*
R-Bk *Rosso-Nero*
R-B *Rosso-Blu*
Gr-R *Grigio-Rosso*
R *Rosso*
G-Bk *Verde-Nero*
V *Viola*
Y-Bk *Giallo-Nero*
Gr *Grigio*
G-B *Verde-Blu*
Lb *Azzurro*
Bk *Nero*

Note
Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

Legenda scatola fusibili

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Generale*	*30A*
2-10	*Relè luci*	*20A*
3-11	*Stop - Claxon e Ventola*	*20A*
4-12	*Alimentazione Centralina*	*3A*
5-13	*Key Sense*	*7,5A*
6-14	*Iniezione*	*20A*
7-15	*Display*	*3A*
8-16	*Presa di corrente*	*3A*

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Owner's manual

E

DUCATI ST4s

E

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept out best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions. For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorized service centers.

Enjoy your ride!

Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning
This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General 6
Warranty 6
Symbols 6
Useful information for safe riding 7
Carrying the maximum load allowed 8
Identification data 9

Controls 10
Position of motorcycle controls 10
Instrument panel 11
Digital display 12
The immobilizer system 13
Keys 13
Code card 14
Operation 15
Duplicate keys 15
Key-operated ignition switch and steering lock 16
Left switch 16
Clutch lever 17
Cold start lever 17
Right switch 18
Throttle twistgrip 18
Rear brake pedal 19
Gear change pedal 19
Setting the gear change and rear brake pedals 20

Main components and devices 21
Location 21
Tank filler plug 22
Seat catch and helmet hooks 23
Side stand 24
Lifting handgrip 25
Power outlet 25
Centre stand 26
Rear view mirrors 27
Front fork adjusters 28
Shock absorber adjusters 30

Directions for use 32
Running-in recommendations 32
Pre-ride checks 34
Starting the engine 35
Moving off 37
Braking 37
Stopping the motorcycle 38
Parking 38
Refueling 39
Tool kit and accessories 40

Main maintenance operations 41
Removing the fairing 41
Side panniers 44
Lifting the fuel tank 45
Cleaning and changing air filters 46

Checking the coolant level 47
Checking brake and clutch fluid level 48
Checking brake pads for wear 49
Lubricating cables and joints 49
Throttle cable adjustment 50
Charging the battery 51
Chain adjustment 52
Chain lubrication 53
Replacing bulbs 53
Beam setting 58
Tyres 60
Checking engine oil level 62
Cleaning and replacing the spark plugs 63
Cleaning the motorcycle 64
Storing the bike away 64
Important notes 65

Technical data 66
Overall dimensions 66
Weights 66
Top-ups 67
Engine 68
Timing system 68
Performance data 69
Spark plugs 69
Brakes 69
Transmission 70
Frame 71
Wheels 71
Tyres 71
Suspensions 72
Available colours 72
Electric system 73

Routine maintenance record 77

E

GENERAL

E

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our authorized Dealers and workshops for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati dealer or authorized workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. The text is supplemented with schematic illustrations for quick reference and better understanding of the subjects concerned.
This manual contains some special remarks:

Warning

Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important

Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note

Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
Both rider and pillion passenger must ***always*** *wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
Both rider and pillion passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
Always *hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface. The pillion passenger should* ***always*** *hold on to the suitable rear handgrip with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
Always *respect speed limits where these are posted. However,* ***always*** *adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
Always *signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
Always *turn off the engine when refueling.*
Be extremely careful not to spill gasoline on the engine or on the exhaust pipe when refueling.
Do not smoke when refueling.
While refueling, you may inhale noxious gasoline vapors.
Should any gasoline drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
Always *remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.
Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the centre stand whenever possible.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

E

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety and comfort.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.
When the side panniers are fitted, never exceed 130 Km/h.
Further reduce speed if tyres are worn down and when riding on poor road surface or with poor visibility.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed 420 Kg.
The weight of luggage alone should never exceed 23 Kg divided as follows (fig. 1):

max 9 kg for each side pannier;
max 5 kg for tank bag.

Try to arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
If you install the side panniers (available from Ducati Parts Department):
sort luggage and accessories so to distribute weight evenly and then arrange them in the panniers so that they are well balanced; lock both side panniers using the suitable key lock.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 60 and that they are in good condition.

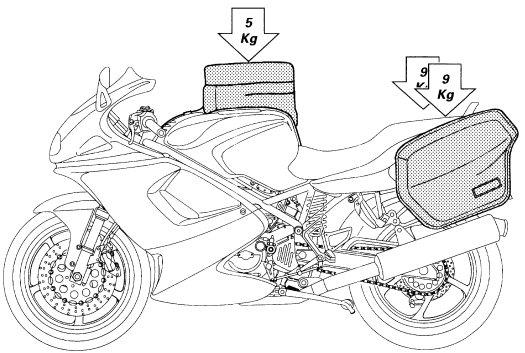


fig. 1

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 2.1) and engine (fig. 2.2).

Frame number

Engine number

Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.

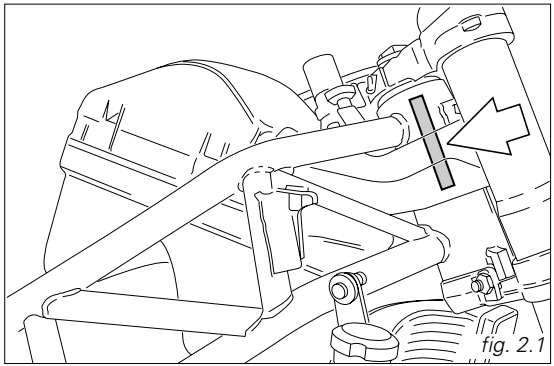


fig. 2.1

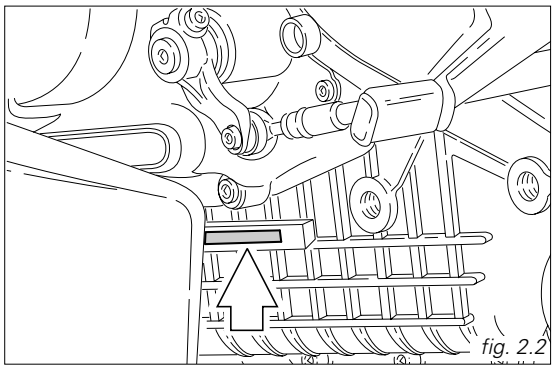


fig. 2.2

E

Warning

This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls *(fig. 3)*

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever.
5) Cold start lever.
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip.
8) Front brake lever.
9) Gear change pedal.
10) Rear brake pedal.

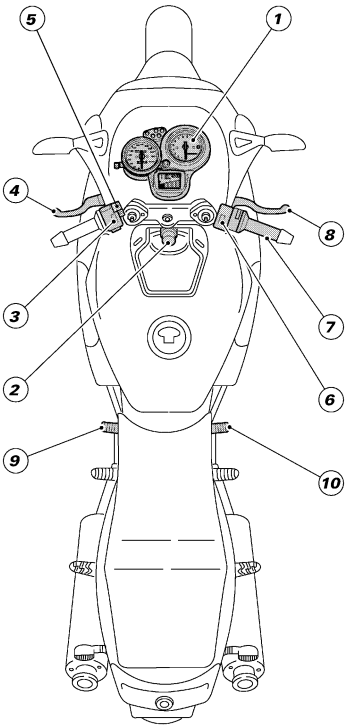


fig. 3

Instrument panel *(fig. 4.1)*
1) ***Speedometer*** *(km/h or mph).*
Gives road speed.
a) ***Odometer*** *(km or miles).*
Gives total distance covered.
b) ***Trip meter*** *(km or miles).*
Gives distance covered since last resetting.
c) ***Trip meter*** *resetting knob.*
Turn to reset trip meter to "0000".
2) ***Engine revolution meter*** *(rpm)*
Indicates engine rpm.
3) ***Green light N.***
Comes on when gearbox is in neutral.
4) ***Yellow light*** .
Comes on when there are about 6 liters fuel left in the tank, corresponding to 1 bar of the digital display (9.1, fig.4.2).
5) ***Green light*** .
Comes on and flashes when a turn indicator is on.
6) ***Red light*** .
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and normally goes out a few seconds after engine starts.*
It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.

Important
If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

7) ***Blue light*** .
Comes on when high beams are on.
8) ***Digital display.***
Offers four functions (see page 12).
9) ***Red light.***
Comes on and flashes when the motorcycle is stopped (Immobilizer on).

Note
When the Immobizer has been activated, this light keeps flashing for 48 hours and then goes out.The Immobilizer is still working.

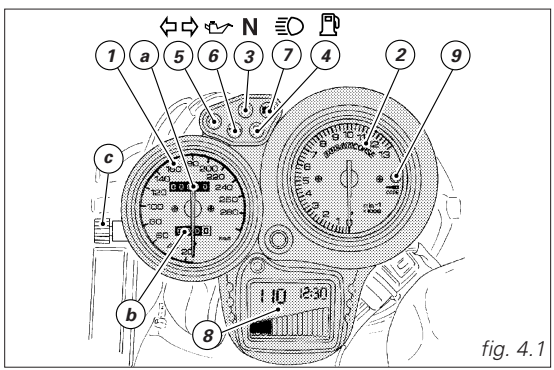


fig. 4.1

E

Digital display *(fig. 4.2)*
9.1) Fuel level indicator ⛽.
The fuel level in the tank is indicated by full bars. When there is only 1 full bar left on, it will start blinking while the reserve light (4, fig. 4.1) will come on.
9.2) Coolant temperature indicator 🌡.
Shows engine coolant temperature. When the engine is cold, the flashing message ***LO*** *is displayed.*
Engine temperature is displayed from 45 °C and over. If engine maximum temperature (120 °C) is reached, the indicator will start blinking.

Important
Stop the engine if it reaches maximum temperature or it may suffer severe damage.

9.3) Clock
The first figure gives hours, the second one minutes.
9.4) Clock setting button
Press it briefly to increase minutes. Keep it pressed to speed up the process.

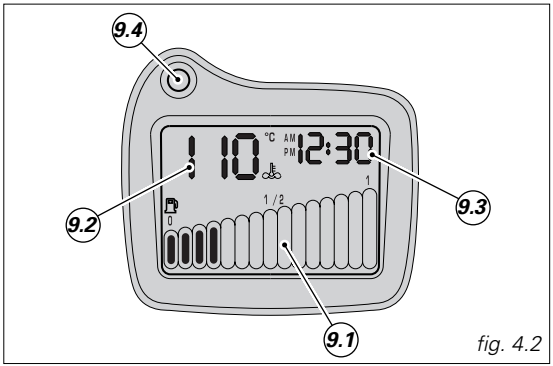


fig. 4.2

The immobilizer system
For improved anti-theft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.
Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a "password" and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

Note
The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.

Important
Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the key A in a safe place.

Keys *(fig. 4.3)*
The Owner receives a set of keys comprising:
- 1 RED key A
- 2 BLACK keys B

The keys B are regular ignition keys and are used to:
- start up the engine
- open the lock of the fuel tank filler plug
- open the seat lock.

The key A performs the same functions as the keys B, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.

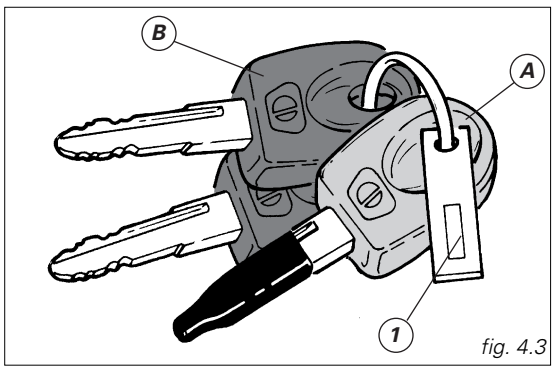


fig. 4.3

Code card

The keys come with a CODE CARD that reports:

A) (fig. 5) the electronic code to be used to start the engine in the event of an emergency;

B) (fig. 5) the part no. code for the keys to be reported to the DUCATI Service network when you are ordering any duplicate keys.

E

Important

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, so you will be able to start the engine in the event of an emergency.

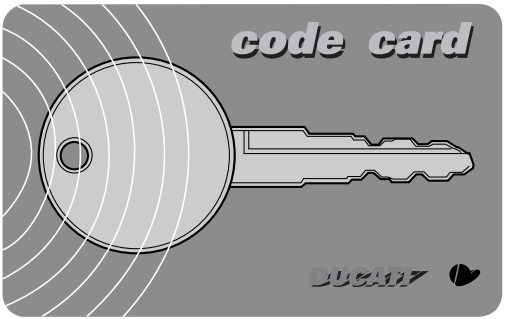


fig. 4.4

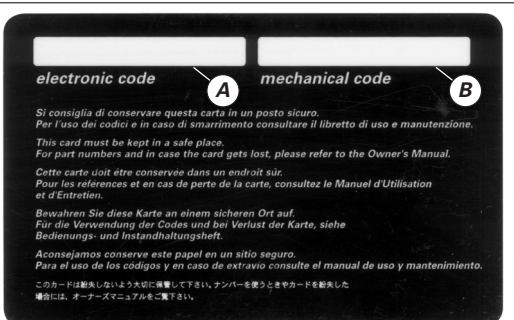

electronic code
A
mechanical code
B
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 5

Operation

When the ignition key is turned to OFF, the immobilizer inhibits engine operation.
When the ignition key is turned back to ON to start the engine, the following happens:
1) if the CPU recognised the code, the CODE light on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. When you press the START button, the engine will start up.
2) If the CODE light stays on, it means that the code has not been recognised. When this is the case, turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try with another black key. If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.

Warning

The keys accommodate electronic components inside. If dropped or hit, they might damage.

Duplicate keys

If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.
DUCATI Service will program up to 8 new keys and re-program your original keys.
You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure have any documents you might need to this end ready.
The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.

Note

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

E

E

Key-operated ignition switch and steering lock *(fig. 6)*
It is located in front of the fuel tank and has four positions:
*A) **ON**: lights and engine on;*
*B) **OFF**: lights and engine off;*
*C) **LOCK**: steering locked;*
*D) **P**: parking light and steering lock.*

Note
To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

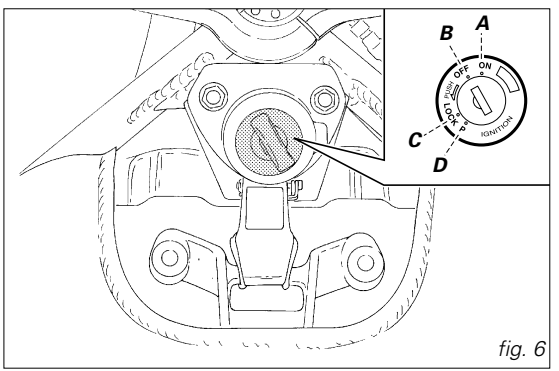


fig. 6

Left switch *(fig. 7)*
1) Dip switch, light dip switch, two positions:
position = low beam on;
position = high beam on.

2) Switch = 3-position turn indicator:
centre position = OFF;
position = left turn;
position = right turn.
To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

3) Button = warning horn.

4) Button = high-beam flasher.

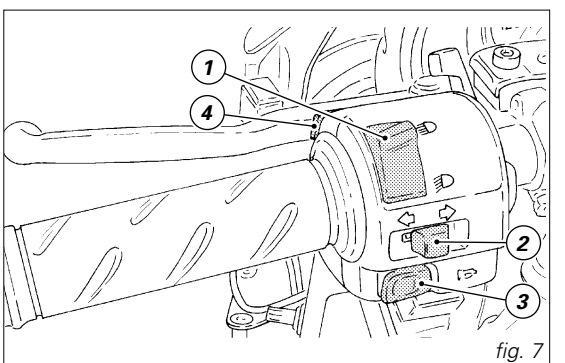


fig. 7

Clutch lever *(fig. 8)*
Lever (1) disengages the clutch. When you pull in the lever, you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

Cold start lever *(fig. 9)*
Use this device to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.
Lever positions:
A) (vertical) = closed
B) fully open.
The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm.

Important
Never use the cold start device when the engine is warm or leave it open when riding.

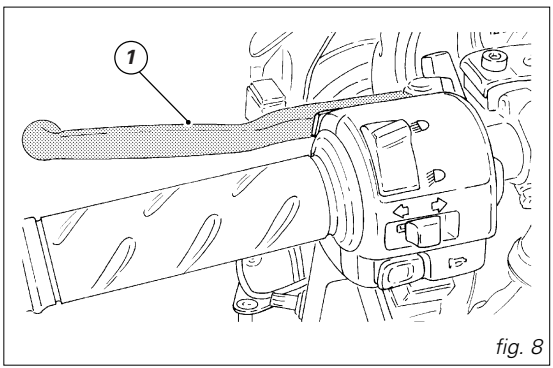


fig. 8

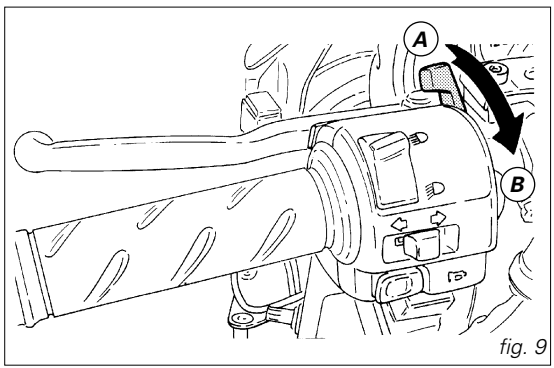


fig. 9

Right switch *(fig. 10)*
1) Switch, light switch, three positions:
right position **O** *= light off;*
centre position ≡D *= front and rear parking lights, number plate and instrument panel lights on;*
left position ☼ *= headlight, front and rear parking lights, number plate and instrument panel lights on.*

2) Switch for ***ENGINE STOP****, two positions:*
position ○ *(****RUN****) = run.*
position ⊗ *(****OFF****) = stop.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ○ *position to enable starting.*

Important
Stopping the engine using switch (2) when riding with lights on and leaving the ignition key in the ***ON*** *position, may run the battery flat as the lights will remain on.*

3) Button ⓘ *= engine start*

Throttle twistgrip *(fig. 10)*
The twistgrip on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

Front brake lever *(fig. 10)*
Pull in the lever (4) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.

Warning
Please read the instructions on pages 35 and 36 before using these controls.

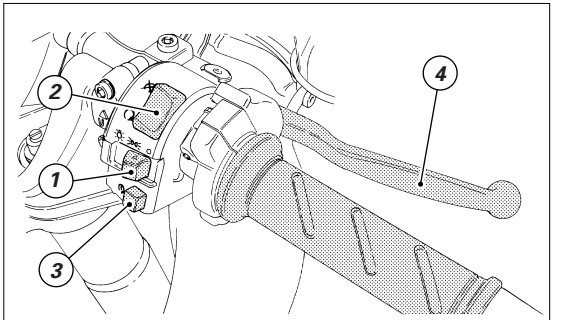


fig. 10

Rear brake pedal *(fig. 11)*
Push down on the pedal (1) to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.

Gear change pedal *(fig. 12)*
The gear change pedal is at rest when in the central position ***N****, is moved up and down to change gears and then returns to the central position.*
down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The ***N*** *light will go out.*
up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
Each time you move the pedal you will engage the next gear.

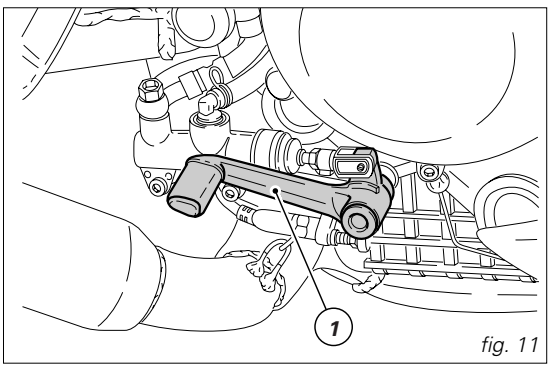


fig. 11

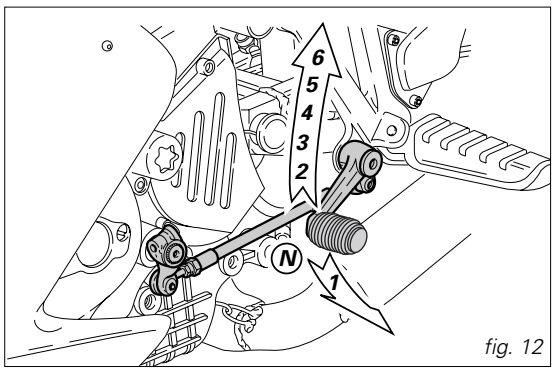


fig. 12

Setting the gear change and rear brake pedals

The gear change and rear brake pedals can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.

To set the gear change pedal,
lock linkage (1) and loosen the check nuts (2) and (3).

E

Note
Nut (2) has a left-hand thread.

Rotate linkage (1) until setting pedal in the desired position.
Tighten both check nuts onto linkage.
To set the rear brake pedal,
loosen check nut (4).
Turn pedal travel adjusting screw (5) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (4).
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.
If not so, set the length of cylinder linkage as follows.
Loosen the check nut (6) on cylinder linkage.
Tighten linkage into fork (7) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.
Tighten check nut (6) and check pedal free play again.

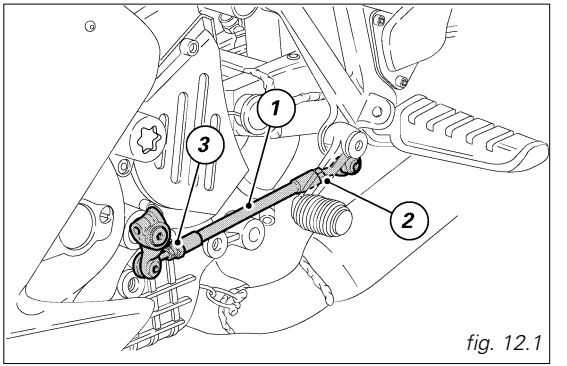


fig. 12.1

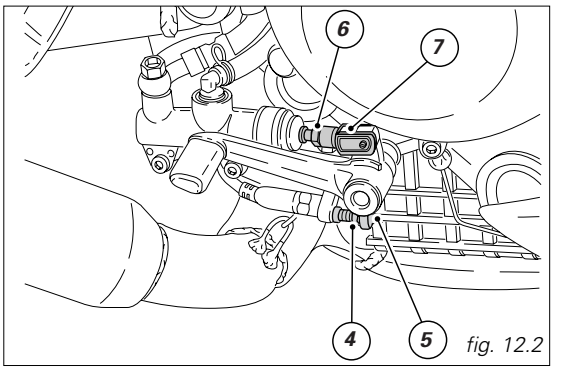


fig. 12.2

MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Location *(fig. 13)*
1) Tank filler plug.
2) Seat catch and helmet hook.
3) Side stand.
4) Lifting handgrip.
5) Centre stand.
6) Rear view mirrors.
7) Front fork adjusters.
8) Shock absorber adjusters.
9) Power outlet.

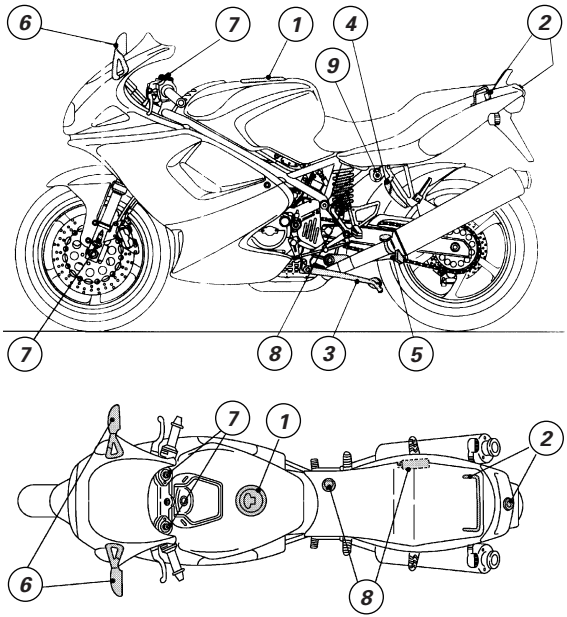


fig. 13

Tank filler plug *(fig. 14)*

Opening
Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug.

Closing
Refit the plug with the key in it and push it down into its seat.
Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).

Note
The plug can only be closed with the key in.

Warning
Always make sure you have properly refitted (see page 39) and closed the plug after each refueling.

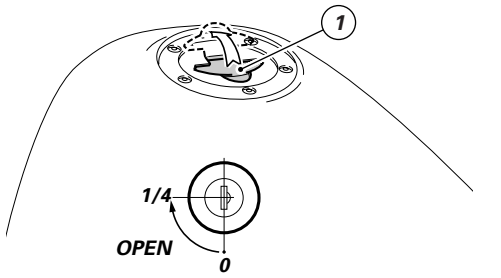


fig. 14

Seat catch and helmet hooks

Opening *(fig. 15.1)*
Fit the ignition key into the lock (4) and turn the key clockwise about 1/4 turn until the rear end of the seat lifts up. Pull the seat backwards to slide it off its front holders (1).
On the rear end of the compartment underneath the seat, there is the helmet fastening cable (2) (see page 40). Insert the cable into the helmet and insert the ends of the cable into one of the two hooks (3). Leave the helmet hanging outside (fig. 15.2) and refit the seat.

Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

Closing
Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-bolt and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.

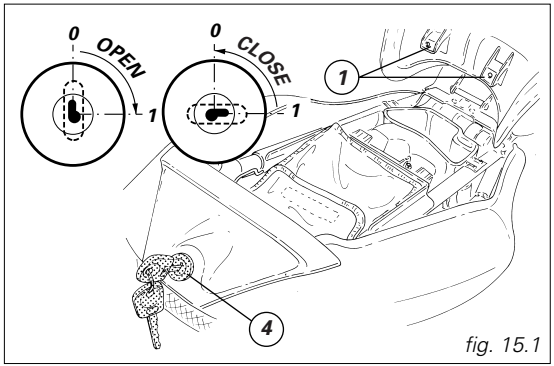


fig. 15.1

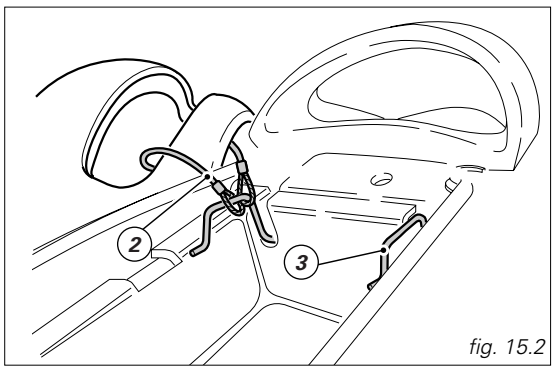


fig. 15.2

E

Anti-theft padlock *(fig. 15.3)*
The anti-theft padlock (1) is stored under the seat.
Remove strap (2) to take padlock out.
Use the padlock in addition to the steering lock when parking your motorcycle in unsafe areas.

Warning
Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of rider and passenger.

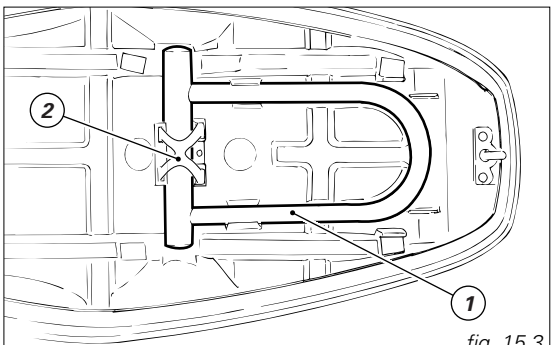


fig. 15.3

Side stand *(fig. 16)*

Important
Put the motorcycle on the side stand only when you expect to stop for a short time.
Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over.
When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning
Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Note

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.

Warning

The motorcycle can only be started if the side stand is in "rest" position as it is equipped with a safety device preventing engine start if the stand is down.

Lifting handgrip

A handgrip (1, fig. 17) that pivots on the left pillion passenger footpeg is provided to help you place the motorcycle on the centre stand or keep it upright when manoeuvring to park it.
Fold out the handgrip. After use, just release it and it will fold back to its rest position.

Power outlet

A specific power outlet (2, fig. 17) has been fitted to feed dedicated accessories. Outlet is protected by a 3A fuse.

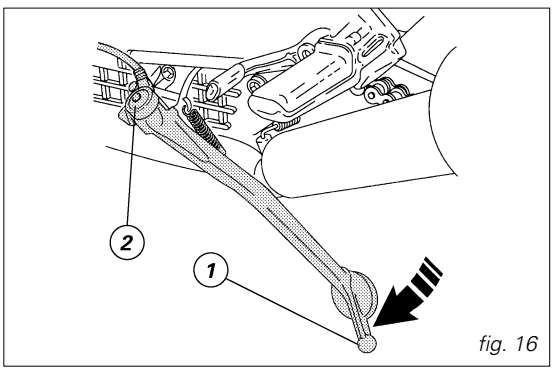


fig. 16

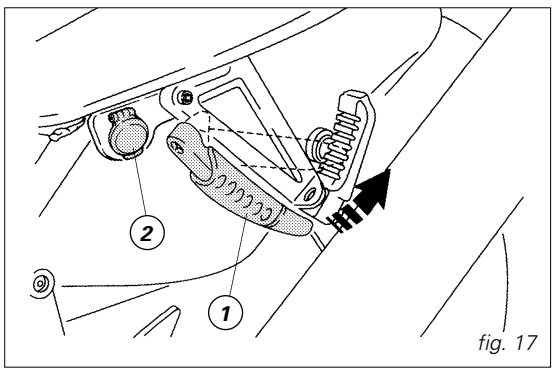


fig. 17

Centre stand

Always use the centre stand (1, fig. 18.1) to support the motorcycle steadily when parked. It is designed to support the motorcycle even when carrying the maximum load allowed.

⚠ *Warning*

Before putting the motorcycle on the centre stand, make sure the bearing surface is hard and flat.

Hold the left handlebar with your left hand and the lifting handgrip (2, fig. 18.2) with your right hand. Push down on the thrust arm (3) of the centre stand until it touches the ground. At the same time, hold the handgrip and pull the motorcycle upward and backward.
To take the bike off the centre stand, simply hold the handlebars and push the motorcycle forward, until the front wheel touches the ground. The stand will spring back to rest position automatically.

⚠ *Warning*

Before moving off, always make sure the centre stand is fully up.

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) at regular intervals.

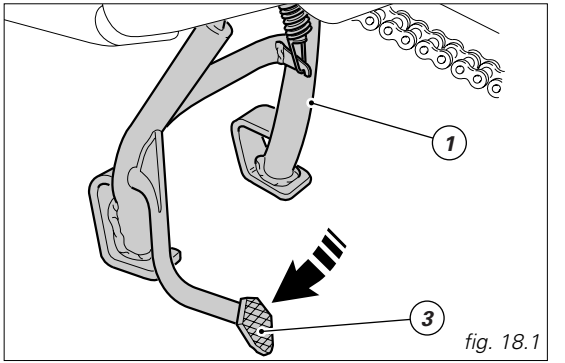


fig. 18.1

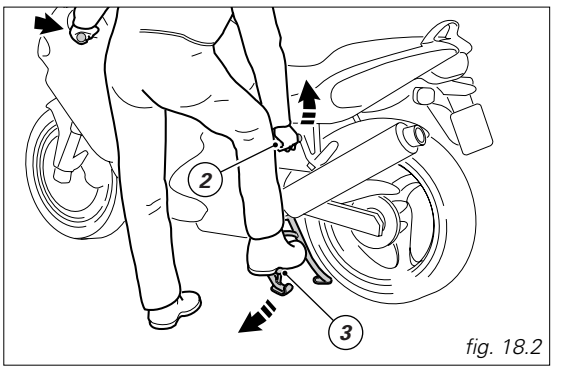


fig. 18.2

Rear view mirrors *(fig. 19)*
The rear view mirrors of your motorcycle are made up of two parts held together by a special inner spring. This spring counters mirror rotation so the mirror will not smash the headlamp fairing if hit accidentally. The spring then moves the mirror back to its original position.

Important
If either of the mirror parts comes off, have the mirror repaired or replaced by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning
Never ride with a missing rear view mirror: the inability to see the traffic behind you may lead to severe accidents.

The mirrors have bifocal lenses that offer a wider range of vision, with no blind spots:
A) inner area = normal view
B) outer area = magnified view.

Warning
What you see in the mirror is actually closer to you than it appears in the mirror view, even more so when looking at the magnifying outer area (B).

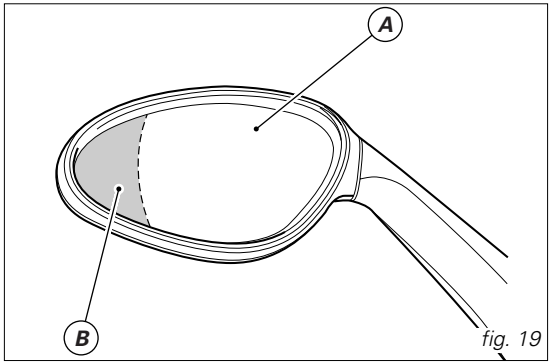


fig. 19

Front fork adjusters

The front fork has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
1) (fig. 20.1) to adjust rebound damping;
2) (fig. 20.1) to adjust inner springs preload;
3) (fig. 20.2) to adjust compression damping.

E

Turn the adjuster (1) on fork leg top with a flat screwdriver to adjust rebound damping.
To reach the adjuster (3, fig. 20.2), insert a screwdriver into the passing hole on the wheel spindle at fork leg axis.
As you turn the adjusting screws (1 and 3), you will hear them click. Each click identifies a setting. Turn the screw all the way in to set the hardest damping (position 0). This will be your starting point. Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

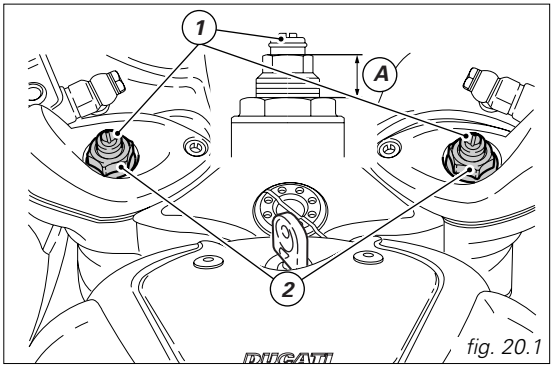


fig. 20.1

STANDARD factory setting is as follows:
compression: 12 clicks;
rebound: 11 clicks.
The setting range is 14 clicks (both for rebound and compression). The 14th click gives the softest damping.
To change the preload of the spring inside each fork leg turn the hex. adjusting nut (2) with a 22-mm hexagon wrench.
Height A (fig. 20.1) determines preload and may vary from 25 to 10 mm.
Factory setting is 16 mm.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

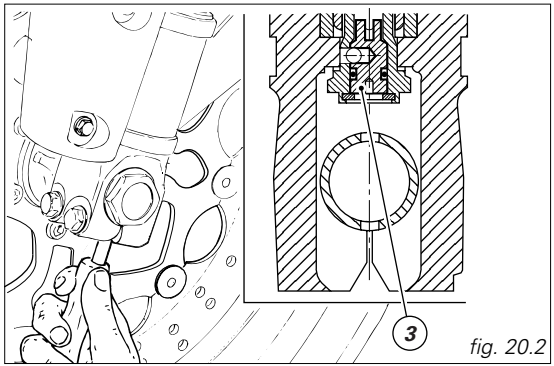


fig. 20.2

E

E

Shock absorber adjusters

The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1, fig. 21.1) located on the rear right hand side near the control unit controls rebound damping.
The adjuster (2, fig. 21.2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.
*Turning the adjusters (1 and 2) clockwise gives harder damping **H**, turning anticlockwise gives softer damping **S**.*
STANDARD setting. Turn the adjusters all the way in (clockwise) then:
- undo the adjuster (1) 14 clicks;
- undo the adjuster (2) 14 clicks.
The knob (3, fig. 21.2) located on the rear right hand side under the passanger footpeg controls outer spring preload.
To change spring preload, turn the knob (3) by hand clockwise or anticlockwise to increase or decrease spring preload as required.
STANDARD spring length:
149.5 mm.

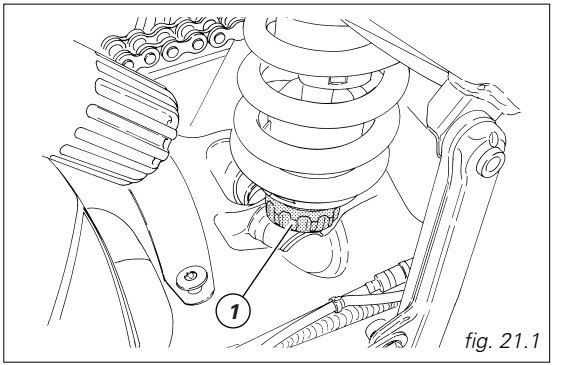


fig. 21.1

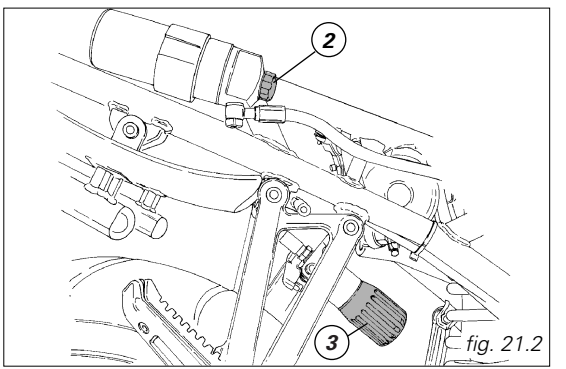


fig. 21.2

Warning

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

Important

When carrying a passenger and a load, set the rear shock absorber spring to proper preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that rebound damping needs adjusting as well.

Running-in recommendations

Max. rotation speed *(fig. 22)*
Rotation speed for running-in period and during standard use (rpm)
1) up to 1000 km;
2) from 1000 to 2500 km;
3) after 2500 km.

Up to 1000 km
During the first 1000 km, keep an eye on the rev counter. It should never exceed 6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate and tighten it as required.

From 1000 to 2500 km
At this point, you can squeeze some more power out of your engine. However never exceed 7500 rpm.

Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in this manual should be observed carefully. Have the service inspections performed as recommended in the Warranty Card.

Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

After 2500 km

After running-in, never exceed 10000 rpm under standard conditions of use.

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

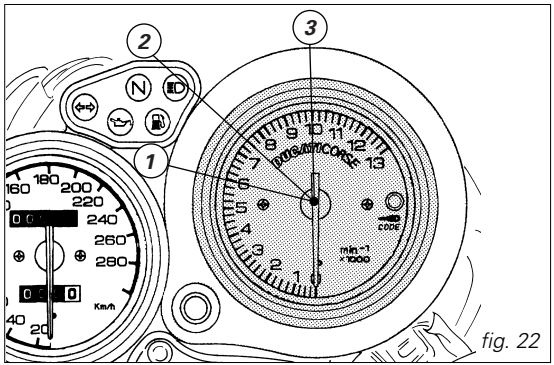


fig. 22

E

E

Pre-ride checks

Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank
Check fuel level in the tank.
Fill tank if needed (page 39).

Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 62).

Brake and clutch fluid
Check fluid level in the relevant reservoirs.

Coolant level
Check coolant level in the expansion reservoir. Top up if necessary (page 47).

Tyre condition
Check tyre pressure and condition (page 60).

Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (pages 53 and 54).

Key-operated locks
Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.

Stand
Make sure side stand (pages 24 and 25) and centre stand (page 26) operate smoothly and are in the correct position.

Warning
In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Starting the engine

Note
Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.

Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.

Regular ambient temperature
(10 to 35 °C):
1) Move the ignition key to ***ON*** *(fig. 23.1). Make sure both the green light* ***N*** *and the red light on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).

Warning
The side stand must be fully up (in a horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.

2) Move the cold start lever to the B position (fig. 23.2).

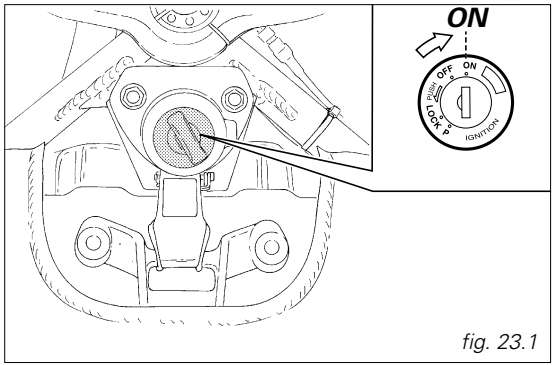


fig. 23.1

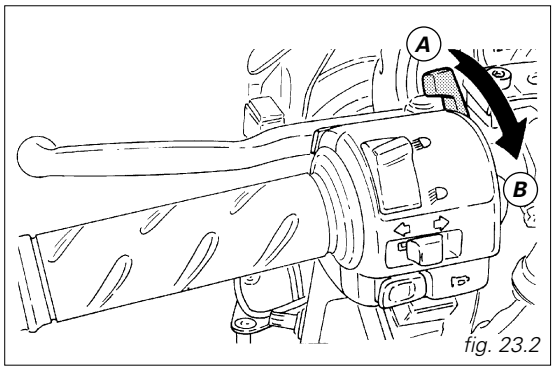


fig. 23.2

E

*3) Check that the stop switch (1, fig. 23.3) is positioned to ○ (**RUN**), then press the starter button (2).*
Let the engine start without using the throttle control.

Important
Never operate the electric start button more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.

E

4) Move the cold start lever to the vertical position (A) to let engine idle at about 1400-1500 rpm.

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

5) As the engine warms up, move the cold start lever gradually towards the vertical position (A, fig. 23.2). Once fully warm, the engine should hold idling rpm with the cold start shut down.

***High ambient temperature** (over 35 °C):*
Follow the same procedure, however, do not use the cold start device.

***Cold ambient temperature** (below 10 °C):*
Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (see step 5).

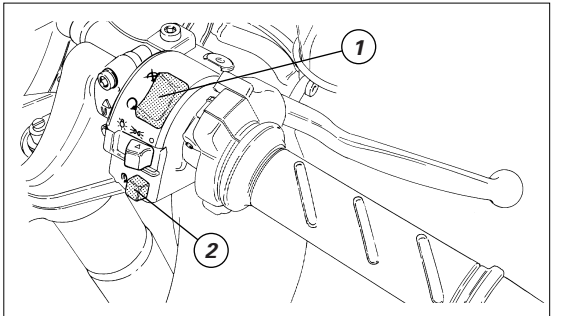


fig. 23.3

Moving off

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release the clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid stressing the engine and the motorcycle abnormally.

Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

E

Stopping the motorcycle

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to ***OFF*** *(fig. 24).*

Important

Never leave the key in the ***ON*** *position when engine is stopped, or this will damage the electric components.*

Parking

Stop the motorcycle, then put it on the centre stand to park it (see page 26).
Turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the ***LOCK*** *position (fig. 24).*
To avoid theft, use the supplied padlock (see page 24).
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.
You may leave the parking lights on by turning the key to position ***P****.*

Important

Do not leave the key turned to ***P*** *for long periods or the battery will run down.*
Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.

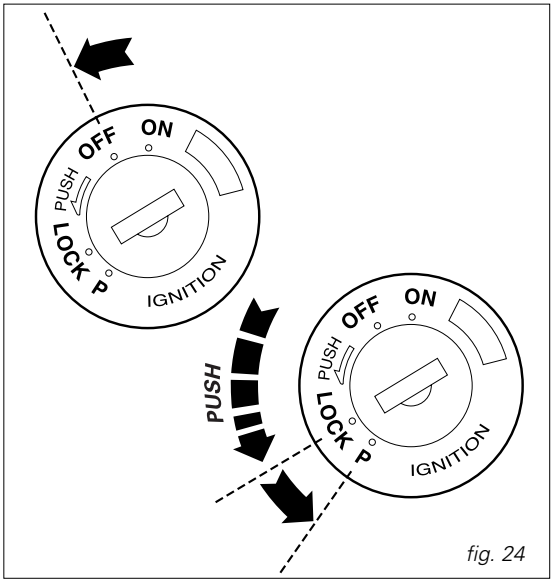


fig. 24

Refueling

Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler recess (fig. 25).

Warning

Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.

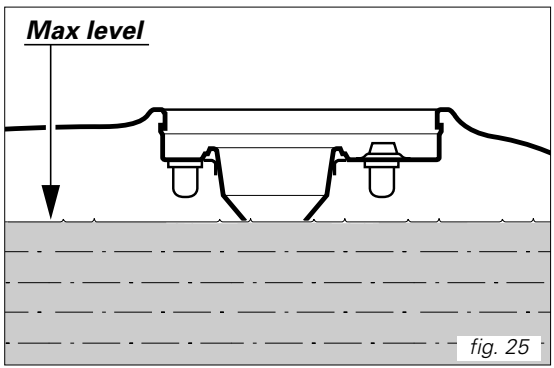


fig. 25

Tool kit and accessories *(fig. 26)*
The compartment under the seat holds:
an Owner's manual
a helmet fastening cable
a tool bag for normal maintenance and checks to be performed by the user.

To reach this compartment, the seat must be removed by opening the catch (8) (page 23).

E

Tool bag holds *(fig. 27)*
1) Box wrench for spark plugs.
2) Double-bit screwdriver.
3) Allen wrenches.
4) Helmet fastening cable.
5) Extension.
6) Box wrench.

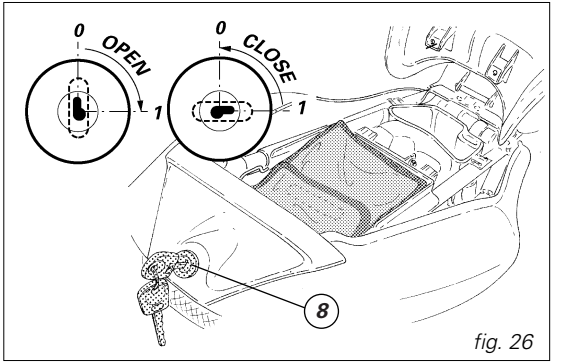


fig. 26

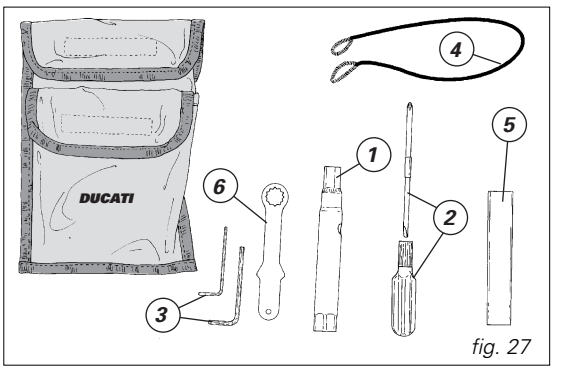


fig. 27

Removing the fairing

Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.

Warning

Firmly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may lose control of your motorcycle.

Important

At reassembly always use nylon washers when tightening fastening screws, not to damage painted parts and Plexiglas windproof cover. Some fastening screws are of the self-tapping type; do not overtighten, otherwise threading might damage and screws would not be tightened properly next time.

Lower body panels

Unscrew the four screws (1) that hold each lower body panel to the upper body panels (fig. 28.1).

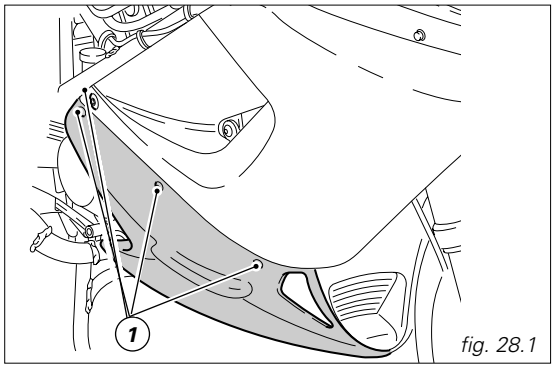


fig. 28.1

Unscrew 2 of the 4 lower screws (2, fig. 28.2) that hold the body panels together and to the central air conveyor. Remove the lower body panels.

Instrument panel side guards *(fig. 29)*
Remove the screw in the centre (1) joining the two side guards together and the two screws (2) that secure them to the inner headlamp guard.

Note
These screws have nylon washers (3).

E

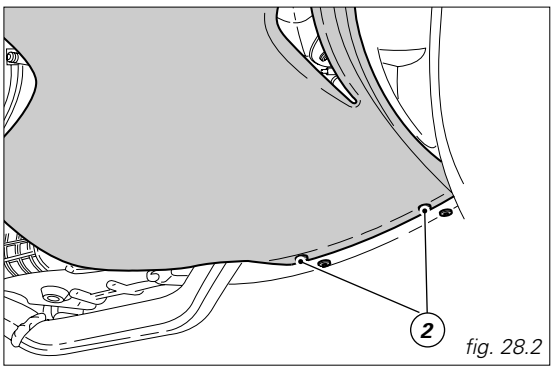


fig. 28.2

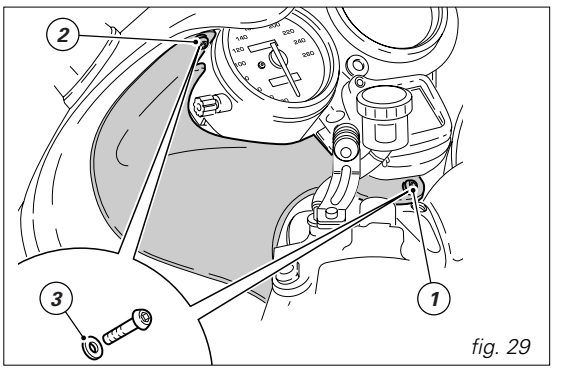


fig. 29

Headlamp fairing

Removed the side guards.
Detach the rear view mirrors from the headlamp fairing by unscrewing the four inner screws (1, fig. 30.1).
Disconnect the cables of the turn indicators.
Unscrew the 6 fastening screws (2, fig. 30.2) that hold the headlamp fairing to the side body panels.
Remove the fairing sliding it off the headlamp.

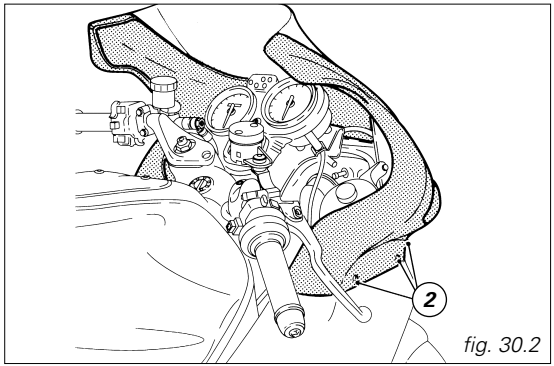


fig. 30.2

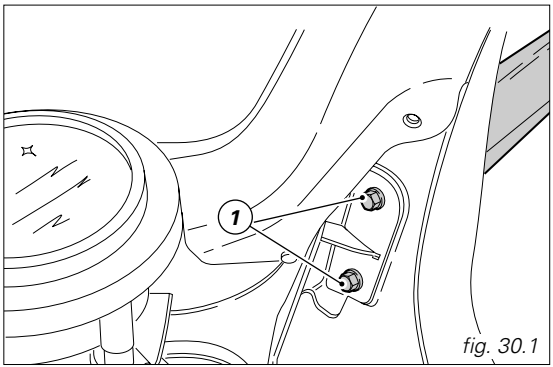


fig. 30.1

E

E

Removing the upper and lower body panels together

Remove the side guards of the instrument panel and the headlamp fairing.
Unscrew the fastening screw (1, fig. 31.1) that holds each body panel to the side frame on the left side or to the expansion reservoir on the right side and the rear screws (2) that hold each of them to the frame bracket.
Unscrew the front fastening screw (3, fig. 31.2) that holds each body panel to the front baffle.
Unscrew the rear fastening screw (4) holding each body panel to the frame.
Unscrew the two lower fastening screws (5) holding the body panels to the central air conveyor.
Unscrew one of the two screws (6) joining the body panels together. Remove the body panels.

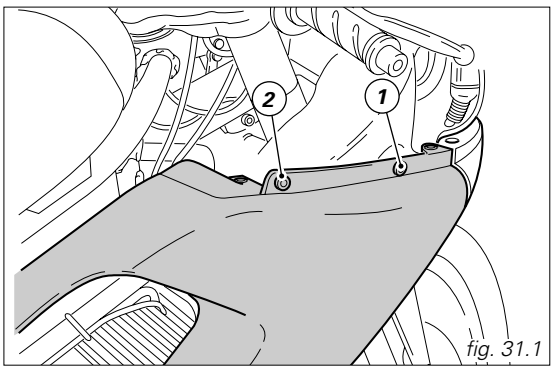


fig. 31.1

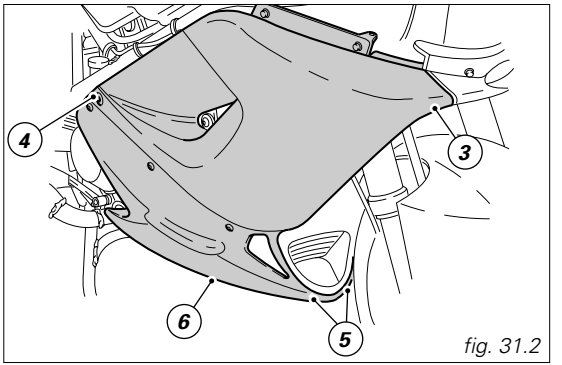


fig. 31.2

Side panniers

The motorcycle comes ready to fit the side panniers.
Side panniers kit in the same colour as the motorcycle is available from Ducati Parts Department.
Kit includes all parts needed to install the panniers as well as the relevant instructions.

Lifting the fuel tank

Unscrew the 2 screws (1, fig. 32.1) that hold the cover to the tank support. Remove the cover sliding it off the ignition switch.
Pull and lift the clip (2, fig. 32.2) off the tank support. Lift the tank and unhook the support rod (3, fig. 32.3). Rest the tank onto the rod as shown in the figure.
When you are finished, reverse the above procedure to refit all the parts you have removed.

Warning

Make sure the fuel in the tank is less than 5 litres (the reserve light on the instrument panel should be on) or fuel may leak out through the filler plug breather.

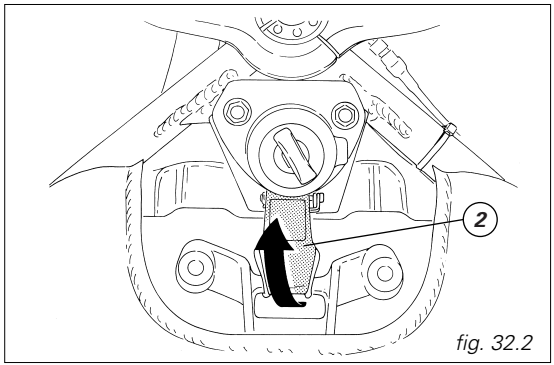


fig. 32.2

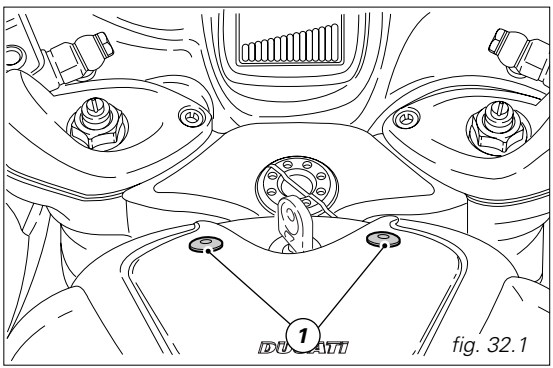


fig. 32.1

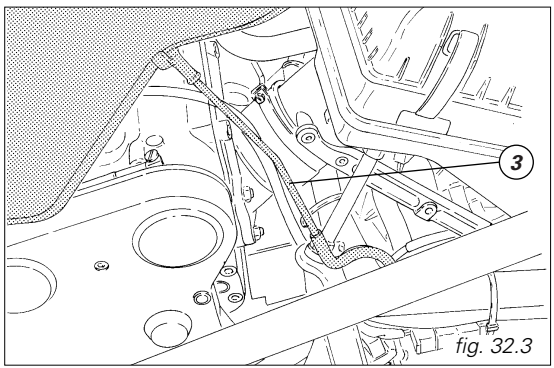


fig. 32.3

E

E

Cleaning and changing air filters

Replace air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card). The air box is accessible after lifting the fuel tank.
Undo the clips (1, fig. 33.1) of the cover on both sides of the air box, then remove cover (2).
Remove the filter (3, fig. 33.2) and fit a new one.

Important
A dirty filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.
Install the filter properly into its seat in the air box as shown in figure 33.2 and refit all the parts you have removed.

Important
If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals (see Warranty Card).

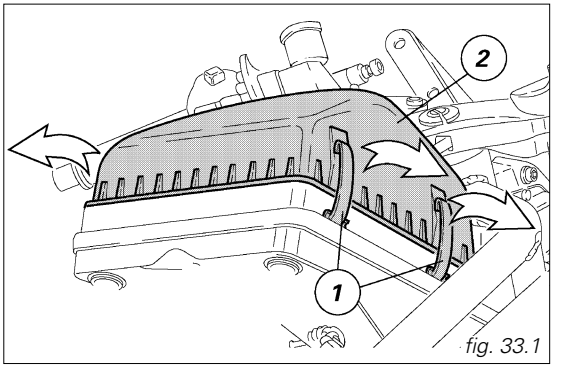


fig. 33.1

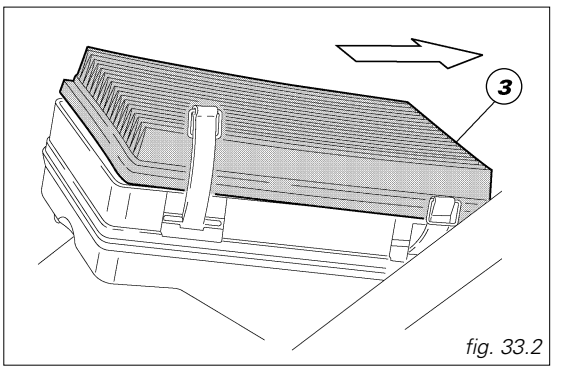


fig. 33.2

Checking the coolant level

Check the coolant level in the expansion tank, on the RH side of the motorcycle.
The coolant level must be between the ***MAX*** *and* ***MIN*** *marks (fig. 34.1).*
Top up if the level is too low.
Remove the r.h. side guard of the instrument panel.
Unscrew the filler (1, fig. 34.2) and add a mixture consisting of water and antifreeze SHELL Advance Coolant or Glycoshell (35-40% of the volume) up to ***MAX*** *mark.*

Refit the filler (1) and reassemble all removed parts.

This mixture improves operating conditions (coolant will start freezing at –20 °C).

Coolant circuit capacity: 3.5 cu dm (liters).

Warning
Place the motorcycle on a flat surface and make sure the engine is cold before proceeding.

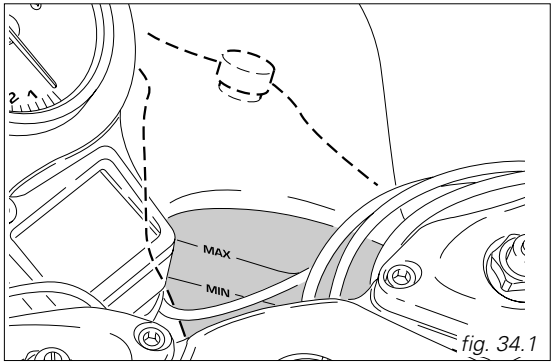


fig. 34.1

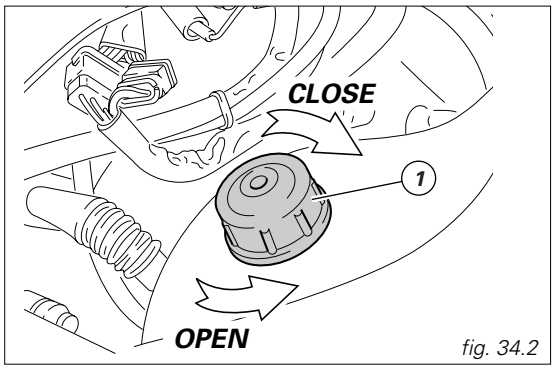


fig. 34.2

Checking brake and clutch fluid level

Fluid level should never fall below the MIN mark on each reservoir (fig. 35). If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Important
It is recommended all brake and clutch tubes be changed every four years.

Clutch system

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or an Authorized Workshop to have the system inspected and air drained out.

Warning
Brake fluid level will increase as clutch plate friction material wears down. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

Brake system

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or an Authorized Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning
Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damages and lead to severe injuries.
Never mix different quality oils.
Check seals for proper sealing.

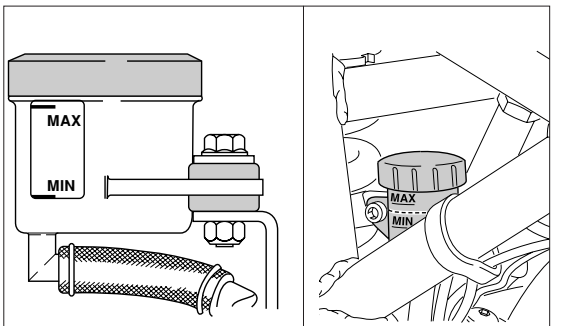


fig. 35

Checking brake pads for wear

Front brake *(fig. 36)*
To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Rear brake *(fig. 36)*
The friction material on each pad should be at least 1 mm thick.

Important
Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

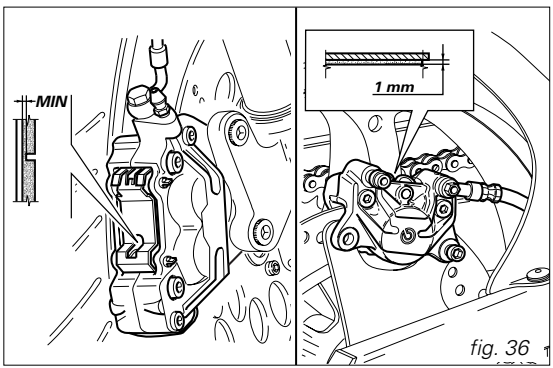


fig. 36

Lubricating cables and joints
The condition of the outer sheaths of the throttle and cold start cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorized Workshop. To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to remove the cover (1, fig. 37.1, page 50) by unscrewing the two fastening screws (2) and then grease the cable end and the pulley.

Warning

When refitting the cover, be sure to slide the cable properly onto the suitable pulley and inside the guide in the cover (3).

Refit the cover and tighten the screws (2).

To ensure smooth operation of the stand joints, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.

Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of 1.5 - 2 mm measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (1, fig. 38) provided on the throttle control.

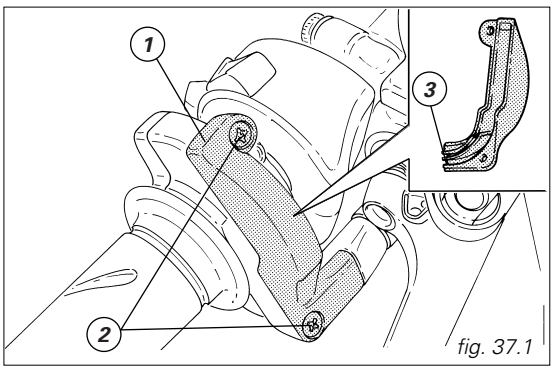


fig. 37.1

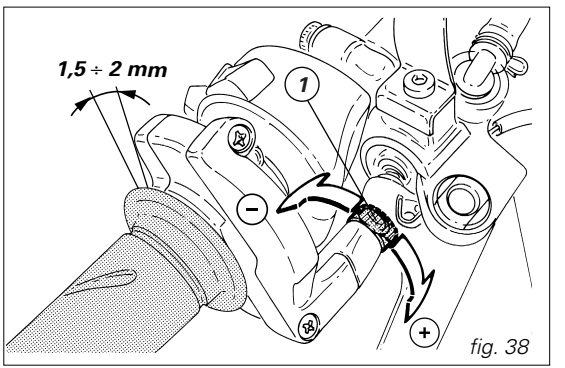


fig. 38

Charging the battery *(fig. 39)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
Remove the r.h. side fairing (see page 41), undo the screw (1) and remove the upper bracket.
*Always disconnect the black negative terminal (**-**) first, and then the red positive terminal (**+**).*

Warning
Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources.

Charge the battery in a ventilated room.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal **+**, black to negative terminal **-**).*

Important
Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive (+) terminal first.

Reinstall the battery on its mount and secure the upper bracket with the screw (1). Apply some grease on the fastening screws to improve conductive capacity and connect the terminals.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

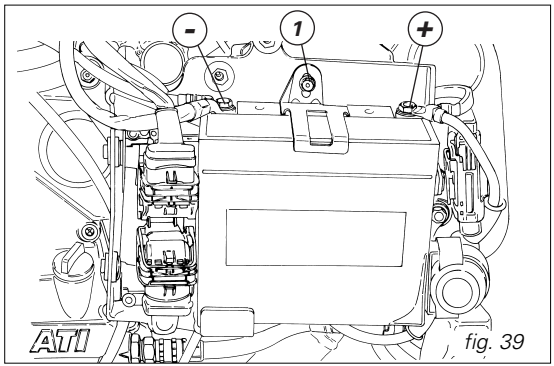


fig. 39

Chain adjustment

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain tension is tightest.
Put motorcycle on the centre stand and push the chain up pressing with a finger at mid-length of swingarm. The lower stretch of chain must have a slack (fig. 40.1) of 32 mm.
Chain tension is adjusted as follows:
Slacken the nut (1, fig. 40.2) of the wheel spindle, tighten (turn clockwise) or slacken the screw (2) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.

Important

Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swingarm.
This will ensure perfect wheel alignment.
Grease the thread of the wheel spindle nut (1) with SHELL Retinax HDX2 grease and torque nut to 83 Nm.
Grease the threads of adjusting screws (2) with SHELL Alvania R3 grease and torque them to 8 Nm.

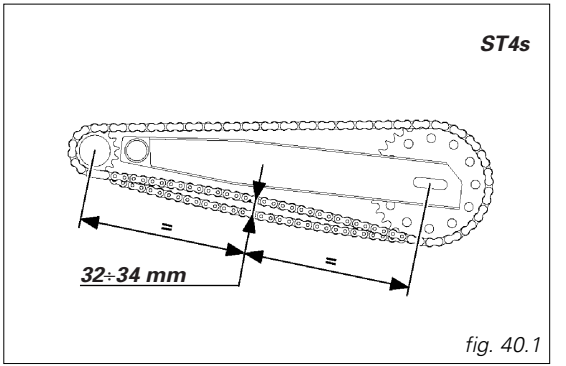


fig. 40.1

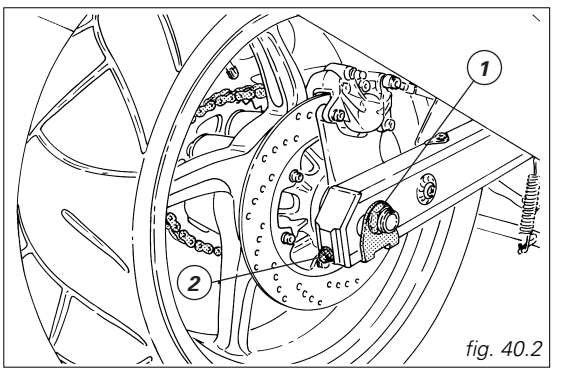


fig. 40.2

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has OR seals that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for OR chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on the "Electric System" for that lighting device (page 73).

Headlamp *(fig. 41.1)*

To gain access to headlamp bulbs remove the side guards of the instrument panel (see page 42). To facilitate this operation, you may remove the screw (1, fig. 41.1) that holds the instrument panel to the headlamp holder and lift the instrument panel.

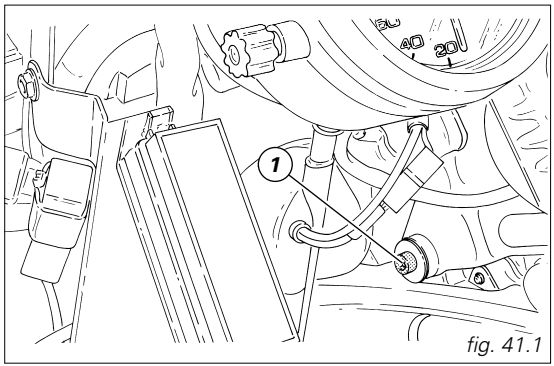


fig. 41.1

Disassembly

R.h. low beam bulb:
remove the rubber cover (1). Press the lower quick-release button to disconnect the connector (1, fig. 41.2).

L.h. high beam bulb (fig. 41.3):
disconnect the connector of the white bulb cable from the front wiring. Remove the rubber cover from the headlamp body and pull out the bulb cable.

Note

The black ground cable connector does not need to be disconnected to replace the headlamp bulbs.
Release the clip (3) that secures the bulb and remove it from the socket (fig. 41.2 and 41.3).

Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

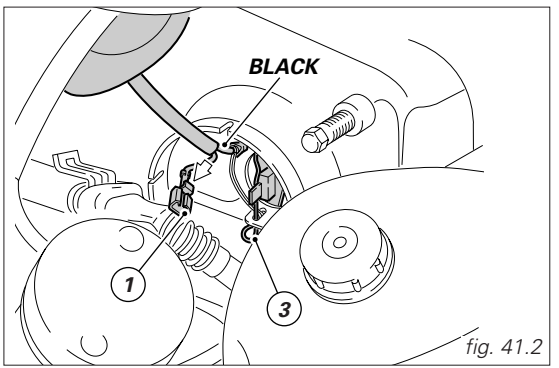


fig. 41.2

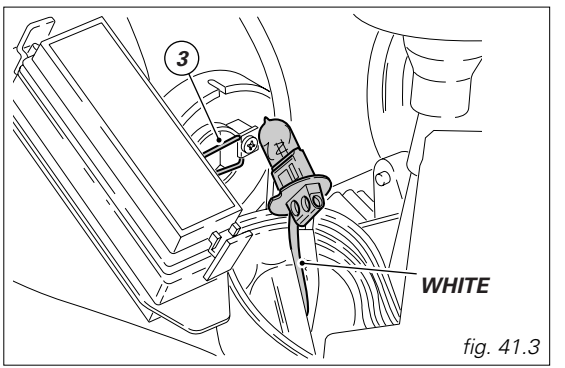


fig. 41.3

Reassembly

Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment (fig. 41.4).
Hook the clip (3) to the headlamp holders; reconnect the cables and refit the rubber cover.

To change the parking light bulb, pull out the bulb holder (4, fig. 41.5) from the rear of headlamp first.
Remove the bulb and fit a new one.

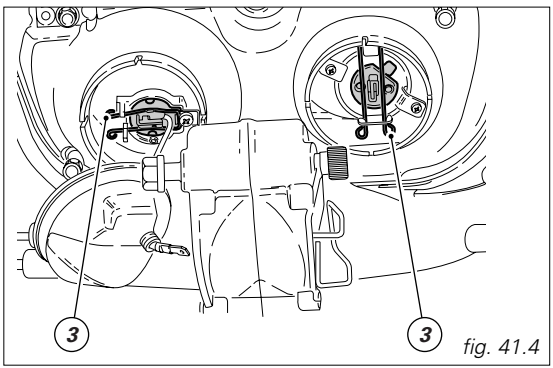


fig. 41.4

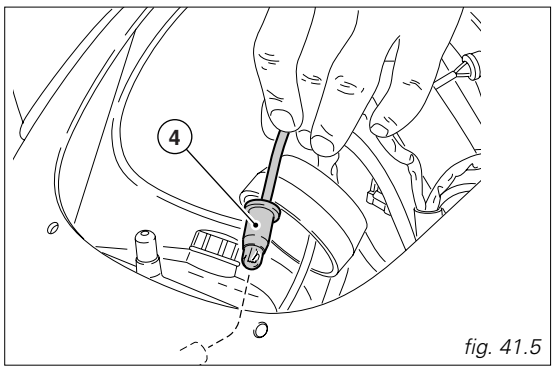


fig. 41.5

Instrument panel *(fig. 42)*
Remove the headlamp fairing to reach the instrument panel bulbs. Extract the lamp holder from behind the instrument and pull out the bulb from its holder to replace it. The bulb holder cables are numbered to avoid confusion in the event more bulbs need replacing at the same time. Be sure to match the numbers marked on the connectors in the instrument panel.

E

Note
The bulb holders of the instrument panel lights have a tang (A) to aid removal without risking to tear the cables.

Turn indicators
The bulbs of the turn indicators are accessible after removing the instrument panel side guards.

Front:
Turn the bulb holder (1, fig. 43.1) anticlockwise and remove it from indicator body. Withdraw the burnt-out bulb and replace it.
Refit the bulb holder with the round slot pointing upward and turn it clockwise until it locks in place in the indicator body.

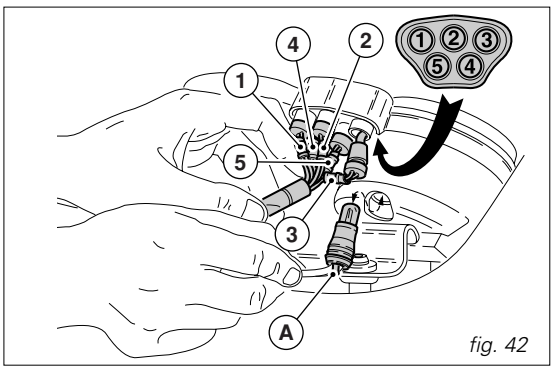


fig. 42

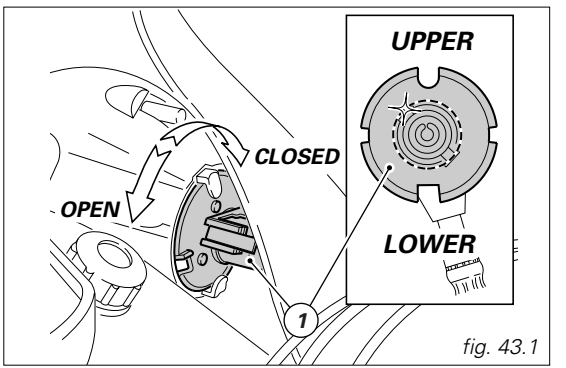


fig. 43.1

Rear:
remove the screw (2, fig. 43.2) and detach the glass (3) from the indicator body holder.
The bulb is of the banjo-type: press and rotate anti-clockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks.
Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (2).

Number plate light
To expose the number plate bulb, withdraw the lamp holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.

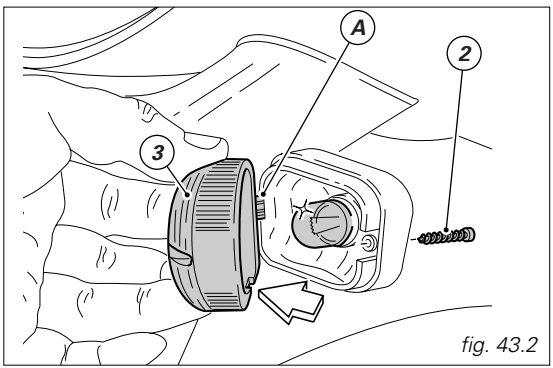


fig. 43.2

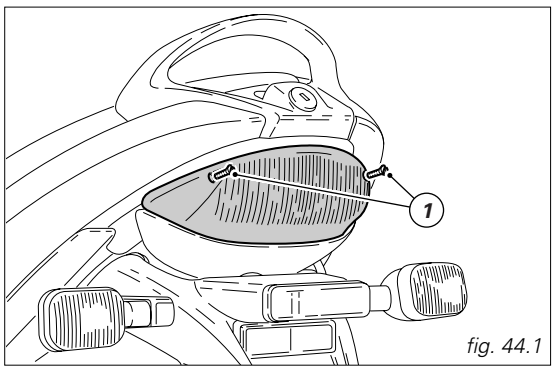


fig. 44.1

Stop light
To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1, fig. 44.1) that secure the glass and remove glass. The bulb is of the banjo-type: press and rotate anti-clockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks (fig. 44.2). Refit the glass and tighten the screws (1).

E

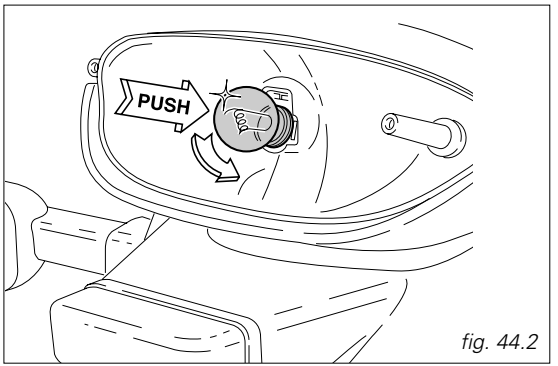


fig. 44.2

Beam setting *(fig. 45.1)*
When checking beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp center and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.
If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam. The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.

Note
The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

The height of the light beam can be corrected using the screw (1, fig. 45.2) on the left side of the headlamp. Remove the left side guard of the instrument panel to expose the screw. Turn the screw clockwise to lower the beam, anticlockwise to raise it.

The side position of the headlamp is adjusted using the adjusting screw (2, fig. 45.3) on the right side of headlamp. Remove the right side guard of the instrument panel (see page 42) to expose the screw. Turn the screw clockwise to move the beam to the right, anticlockwise to move it to the left.

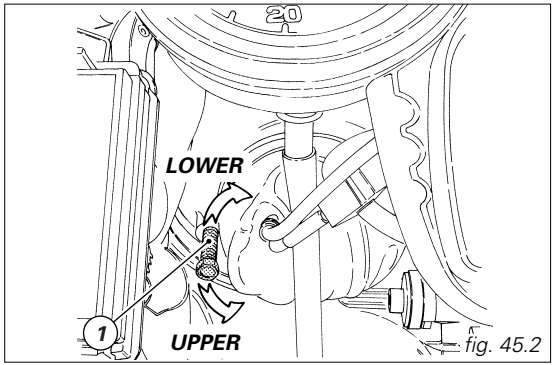


fig. 45.2

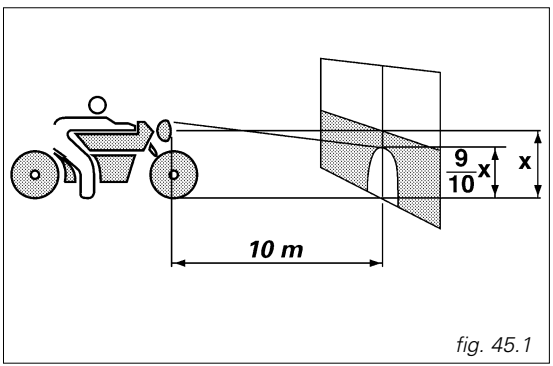


fig. 45.1

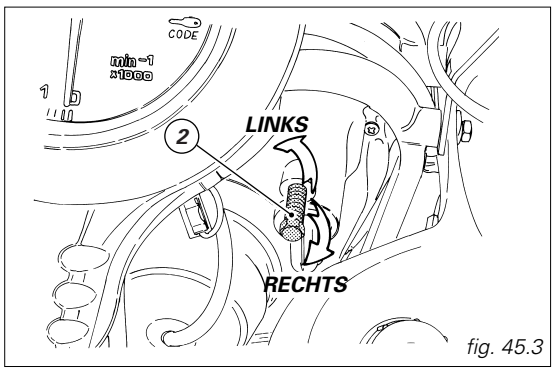


fig. 45.3

E

Tyres

Tyre pressure
Rider + luggage
Front:
2.1 bar - 2.3 Kg/sq cm
Rear:
2.2 bar - 2.4 Kg/sq cm

Rider + passenger + luggage
Front:
2.4 bar - 2.5 Kg/sq cm
Rear:
2.8 bar - 2.9 Kg/sq cm

As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important

Check and set tyre pressure when tyres are cold. To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase front tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning

A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres with recommended standard tyres only.
Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.

Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Note

If tyres need replacing, contact a Ducati Dealer or authorized workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth
Measure tread depth (S, fig. 46) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important
Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

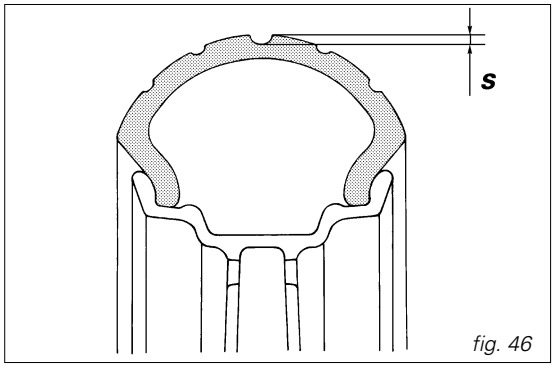


fig. 46

E

Checking engine oil level *(fig. 47)*
Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.
Oil level should be between the marks near the sight glass.
Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.
Undo the filler plug (2) and top up to correct level.
Refit the plug.

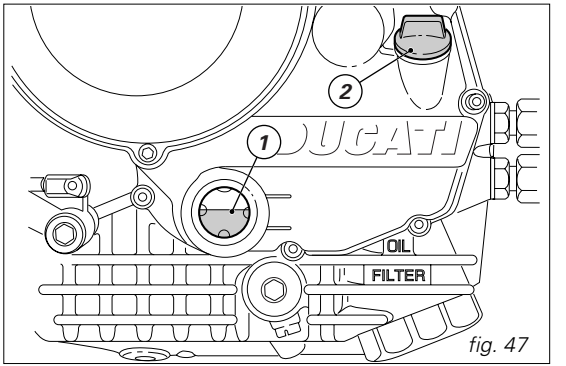
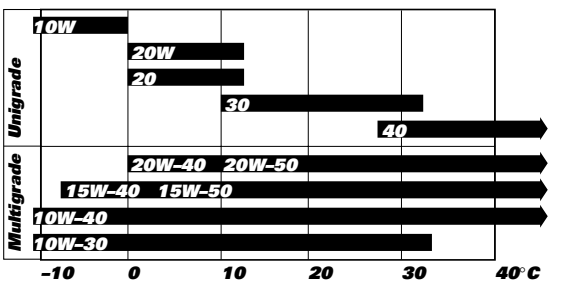


fig. 47

Important
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or authorized workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

Viscosity
SAE 10W-40
The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and replacing the spark plugs *(fig. 48)*
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals. This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the l.h. fairing, remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the color of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even color is a sign of good engine condition. If color has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer or authorized workshop.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6-0.7 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.
Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.
Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.

If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.

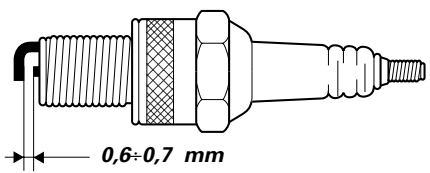


fig. 48

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.
Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets.
Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.
Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.)
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle.
Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
undo the drain plug with its seal and empty the fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the supplied service stand;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas available from Ducati Spare Parts Department. This will protect paintwork and let condensate breathe out.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.

It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with spare parts complying with local law.

E

Overall dimensions *(mm) (fig. 49)*

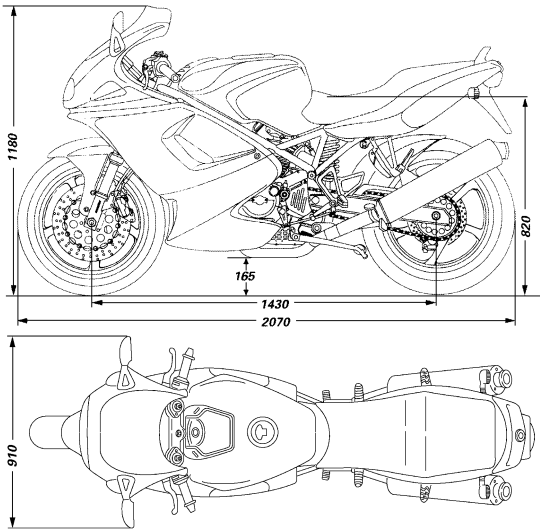


fig. 49

Weights
Dry weight:
215 Kg.
Carrying full load:
420 Kg.

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

Top-ups	Type of fluid	cu dm(liters)
Fuel tank, including a reserve of 6 cu dm (liters).	Gasoline 95-98 RON	21
Oil sump and oil filter	SHELL Advance Ultra 4	3.7
Front/Rear brake and clutch circuits	Special fluid for hydraulic systems SHELL-Advance Brake DOT 4	—
Protectant for electric contacts	Spray for electric systems SHELL-Advance Contact Cleaner	—
Front fork	SHELL-Advance Fork 7.5 or Donax TA	0.492 (each leg)
Cooling circuit	Antifreeze SHEEL – Advance Coolant or Glycoshell 35-40% + water	3.5

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

E

E

Engine
Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore:
98 mm
Stroke:
66 mm
Total displacement:
996 c.c.
Compression ratio:
1:11.5±0.5
Max. power at crankshaft (95/1/CE):
88 kW – 117 HP at 9500 rpm
Max torque at crankshaft (95/1/CE):
98 Nm at 7000 rpm
Max. rotation speed
10,000 rpm

Important
Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.

Timing system
Desmodromic *(type) with four valves per cylinder, operated by eight rockers (4 opening rockers and 4 closing rockers) and two overhead camshafts. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 50)*
1) Opening (or upper) rocker.
2) Opening rocker shim.
3) Split rings.
4) Closing (or lower) rocker shim.
5) Return spring for lower rocker.
6) Closing (or lower) rocker.
7) Camshaft.
8) Valve.

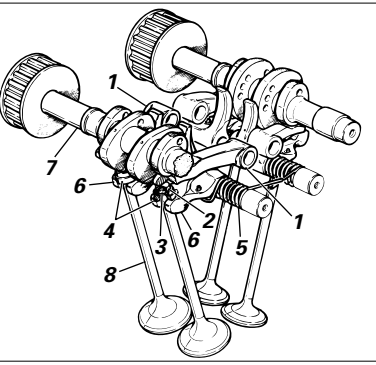


fig. 50

Performance data
Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.
Max. speed (rider alone):
255 Km/h.

Spark plugs
Make:
CHAMPION
Type:
RA 59 GC.

Brakes

Front brake
With double floating drilled disc.
Material:
steel
Disc diameter:
320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
88 sq cm
Brake calipers with separate pistons.
Make:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Friction material:
TOSHIBA TT2802.
Master cylinder type:
PS 16.

Rear brake
With fixed drilled steel disc.
Disc diameter:
245 mm
Hydraulically operated by a pedal on RH side.
Braking surface:
25 sq cm
Make:
BREMBO
Type:
P 34.
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 11.

Warning
Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Dry clutch operated by a control lever on left handlebar. Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Gear ratio:
32/59.
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
15/43.
Total gear ratios:
1st gear 15/37
2nd gear 17/30
3rd gear 20/27
4th gear 22/24
5th gear 24/23
6th gear 28/24

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
525 HV.
Size:
5/8"x1/16"
Links:
102

Important

The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

If you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or authorized workshop.

Warning

If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an authorized workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and that or your passenger, and cause irreparable damage to your motorcycle.

Frame
Tubular trellis frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
30°
Headstock angle:
24°
Trail:
102 mm

Wheels
Five-spoke, light-alloy rims.

Front wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"

Rear wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
Both wheel spindles can be removed.

Tyres

Front tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/70-ZR17.

Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
180/55-ZR17.

Suspensions

Front

Hydraulic upside-down fork provided with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Stanchion diameter mm: 43 mm
Travel along leg axis: 130 mm

E

Rear

Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber and an arch connected at the bottom to swingarm. The shock absorber - with separated reservoir - enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to a steel swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the frame and engine. The whole system gives the bike excellent stability.
Travel: 65 mm
Rear wheel travel: 148 mm

Available colours

Ducati anniversary red part no. 473.101
Ducati metallic blue part no. 291.800
Ducati yellow part no. 473.201
Ducati iron grey part no. 291.600

Electric system

Basic electric items are:
Headlamp *consisting of the following:*
12V-55W *low beam unit, poly-ellipsoidal with capacitor;*
12V-55W high beam unit
12V-5W parking light.
Instrument panel, 12V-1.2W *warning lights;* ***12V-2W*** *and* ***3W*** *instrument lights.*
Electrical controls *on handlebar.*
Turn indicators, 12V-10W *bulbs.*
Horn.
Stop light switches.
Battery 12V-10 Ah.
Generator 12V-520W.
Electronic voltage regulator *(rectifier), protected by a* ***40 A*** *fuse.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light, 12V-5/21W *double-filament bulb for stop light and parking light;* ***12V-5W*** *bulb for number plate light.*

Note

See "Replacing bulbs" on page 53 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box (fig. 50.1) is located on the frame left side, behind the headlamp.
To access the fuse box, remove the left side guard of the instrument panel (see page 42).
To expose the fuses, take off the box protective cover (1). Mounting position and ampere capacity are marked on box cover.
7 fuses are connected to the system. There is one spare fuse.

E

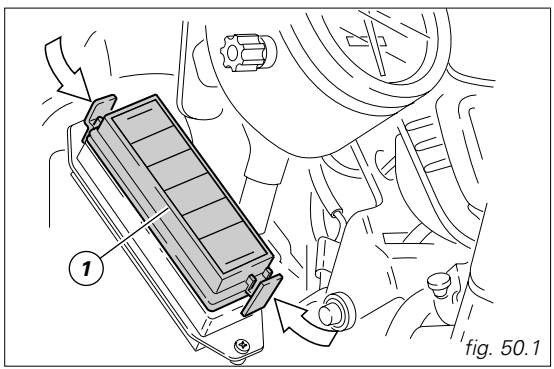


fig. 50.1

The fuse located on a side of the battery (fig. 50.2) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap (2) to expose it.
A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (3, fig. 50.3).

Important
Switch the ignition key to ***OFF*** *before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

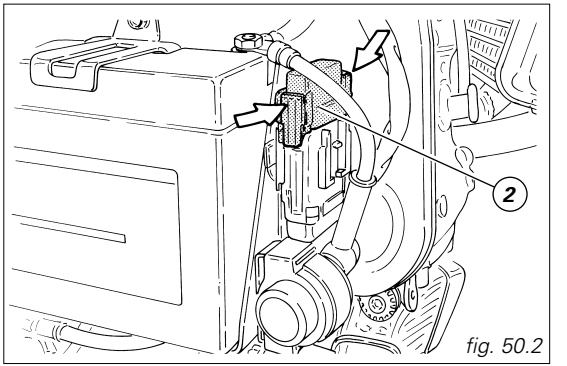


fig. 50.2

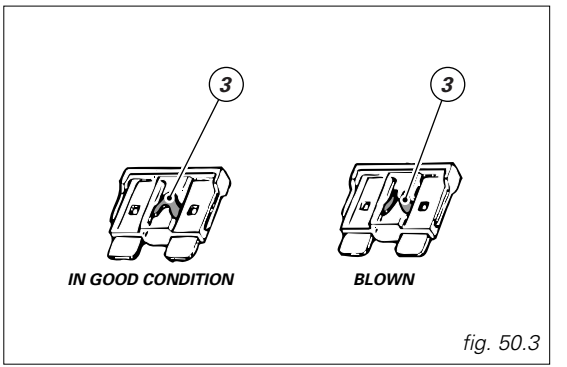


fig. 50.3

Legend of the wiring diagram of electric system/ignition

1) Horn
2) Immobilizer aerial
3) Right switch
4) Main relay
5) Fuse box
6) Immobilizer CPU
7) Ignition key unit
8) Starter motor
9) Solenoid starter
10) Battery
11) Water temperature sensor
12) Fan
13) Rear right-turn indicator
14) Tail light
15) Number plate light
16) Rear left-turn indicator
17) 12V power outlet
18) Fuel tank
19) Self-diagnosis
20) Horizontal cylinder coil
21) Vertical cylinder coil
22) Horizontal cylinder injector
23) Vertical cylinder injector
24) Throttle position sensor
25) Engine rpm/timing sensor
26) CPU coolant temperature sensor
27) 5.9M CPU
28) Regulator fuse
29) Regulator
30) Generator
31) Stand light switch
32) Neutral light switch
33) Oil pressure switch
34) Rear stop light switch
35) Front stop light switch
36) Turn indicator flasher
37) Left switch
38) Instrument panel
39) Lights relay
40) Front left-turn indicator
41) Headlamp
42) Front right-turn indicator
43) Injection relay

Wire color coding
P *Pink*
GR-Bk *Grey-Black*
Y-G *Yellow-Green*
G *Green*
R-G *Red-Green*
W-R *White-Red*
O-Bk *Orange-Black*
V-Bk *Violet-Black*
Y *Yellow*
W-B *White-Blue*
BN *Brown*
G-W *Green-White*
O-W *Orange-White*
R-Bk *Red-Black*
R-B *Red-Blue*
GR-R *Grey-Red*
R *Red*
G-Bk *Green-Black*
V *Violet*
Y-Bk *Yellow-Black*
GR *Grey*
G-B *Green-Blue*
Lb *Light blue*
Bk *Black*

Note
The system wiring diagram is at the end of this manual.

Legend of fuse box

Pos.	*Description*	*Rat.*
1-9	*Main switch*	*30 A*
2-10	*Lights relay*	*20 A*
3-11	*Stop, horn, fan*	*20 A*
4-12	*CPU power*	*3 A*
5-13	*Key sense*	*7.5 A*
6-14	*Injection*	*20 A*
7-15	*Display*	*3 A*
8-16	*Power outlet*	*3 A*

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

km/miles	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI ST4s

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées: Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le Rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.
Contactez nos centres autorisés au service après-vente, en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil

Amusez-vous bien!

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati utilisez les pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce livret et partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété du motocycle, il devra être délivré au nouvel acquéreur.

F

SOMMAIRE

Indications générales 6
Garantie 6
Symboles 6
Informations utiles pour rouler en sécurité 7
Conduite à pleine charge 8
Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10
Position des commandes pour la conduite du motocycle 10
Tableau de bord 11
Visuel multitâches 12
Le système anti-démarrage 13
Clés 13
Code card 14
Fonctionnement 15
Double des clés 15
Commutateur d'allumage et antivol de direction 16
Commutateur gauche 16
Levier d'embrayage 17
Levier de commande starter 17
Commutateur droit 18
Poignée des gaz 18
Levier du frein avant 18
Pédale du frein arrière 19
Pédale de changement vitesses 19
Réglage position de la pédale de changement de vitesse et frein arrière 20

Principaux éléments et dispositifs 21
Position sur le motocycle 20
Bouchon réservoir de carburant 22
Serrure de selle et élément porte-casque 23
Béquille latérale 24
Poignée de levage motocycle 25
Prise de courant 25
Béquille centrale 26
Rétroviseurs 27
Eléments de réglage fourche avant 28
Eléments de réglage amortisseur arrière 30

Mode d'emploi 32
Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 32
Contrôles avant la mise en route 34
Démarrage du moteur 35
Démarrage et mise en route du motocycle 37
Freinage 37
Mise à l'arrêt du motocycle 38
Stationnement 38
Ravitaillement carburant 39
Accessoires en dotation 40

F

Principales opérations d'entretien 41
Dépose de l'habillage 41
Sacoches latérales 44
Levage réservoir de carburant 45
Remplacement et nettoyage des filtres à air 46
Contrôle niveau liquide de refroidissement 47
Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 48
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 49
Lubrification des articulations 49
Réglage du câble des gaz 50
Charge de la batterie 51
Mise en tension de la chaîne de transmission 52
Graissage de la chaîne de transmission 53
Remplacement des ampoules d'éclairage 53
Assiette du phare 58
Pneus 60
Contrôle niveau d'huile moteur 62
Nettoyage et remplacement des bougies 63
Nettoyage général 64
Inactivité prolongée 65
Consignes importantes 65

Caractéristiques techniques 66
Encombrement 66
Poids 66
Ravitaillements 67
Moteur 68
Distribution 68
Performances 69
Bougies d'allumage 69
Système de freinage 69
Transmission 70
Cadre 71
Roues 71
Pneus 71
Suspensions 72
Coloris disponibles 72
Circuit électrique 73

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 77

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur carnet de garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives.
Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

F

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement le livret suivant, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.
Ce livret inclut des notes d'information avec des significations particulières:

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Notes
Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relativement à ***droit*** *ou* ***gauche*** *se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

Informations utiles pour rouler en sécurité

Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto á des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
Le pilote et le passager doivent ***toujours*** *porter un casque de protection homologué.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.
Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir ***toujours*** *ses mains sur les demi-guidons, ainsi que le passager doit se tenir* ***toujours,*** *de ses deux mains, à la poignée arrière prévue à cet effet.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
Respectez toujours les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez ***jamais*** *la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
Signalez ***toujours*** *et suffisamment à l'avance, avec les clignotants de direction, tout virage ou changement de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
Eteignez ***toujours*** *le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte d'essence ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes d'essence devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
N'oubliez ***jamais*** *de retirer votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux demeurent longtemps chauds.
Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant, si possible, la béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.
Si les sacoches latérales sont montées, ne dépassez pas la vitesse de 130 km/h avec votre motocycle. Cette vitesse doit être réduite davantage en cas de mauvaises conditions des pneus, de la chaussée et de visibilité.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 420 Kg.
Le poids du bagage tout seul ne doit absolument pas dépasser 23 kg, repartis comme suit (fig. 1):

9 kg max. pour chaque sacoche latérale;
5 kg max. pour la sacoche de réservoir.

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez fermement le bagage aux structures de la moto: un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur la tête de fourche ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.
N'insérez pas d'éléments à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.
Si l'on roule avec les sacoches latérales montées (disponibles auprès du Service Pièces Détachées Ducati): répartissez les bagages et les accessoires selon leur poids et positionnez-les de manière uniforme dans les sacoches latérales;
fermez chaque sacoche latérale avec sa serrure à clé.
Veiller à ce que les pneus soient gonflés á la pression indiquée à la page 60 et en bon état.

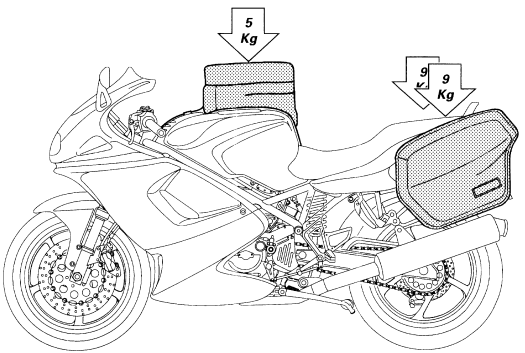


fig. 1

F

Données d'identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig.2.1) et le moteur (fig.2.2) sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Notes

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.

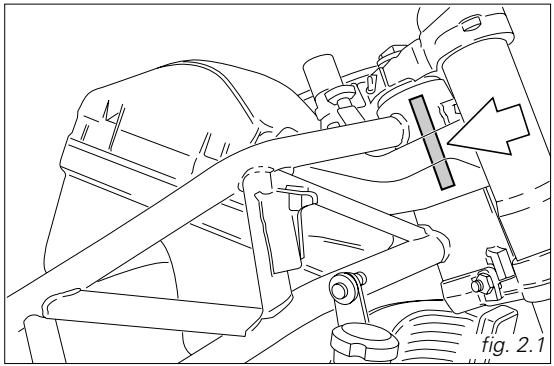


fig. 2.1

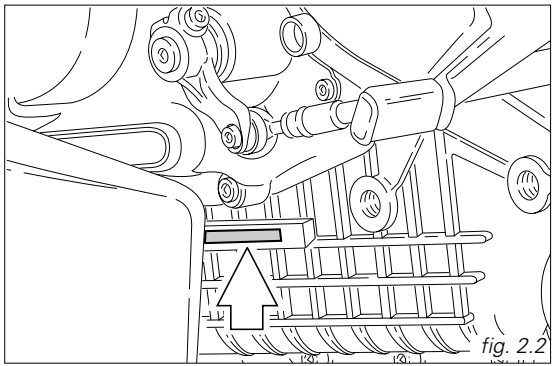


fig. 2.2

F

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention
Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

F

Position des commandes pour la conduite du motocycle *(fig. 3)*

1) Tableau de bord.
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé.
3) Commutateur gauche.
4) Levier d'embrayage.
5) Levier de starter.
6) Commutateur droit.
7) Poignée des gaz.
8) Levier du frein avant.
9) Pédale de changement vitesses.
10) Pédale du frein arrière.

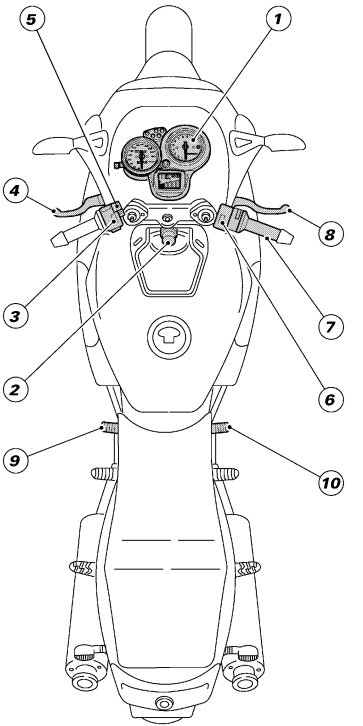


fig. 3

Tableau de bord *(fig. 4.1)*
1) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de marche.
a) ***Compteur kilométrique*** *(km).*
Indique la distance totale parcourue.
b) ***Totalisateur journalier*** *(km).*
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.
c) ***Bouton de mise à zéro*** *totalisateur journalier.*
Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier.
2) ***Compte-tours*** *(min-1).*
Indique le nombre de tours la minute du moteur
3) ***Avertisseur lumineux vert N.***
S'allume si le sélecteur est au point mort.
4) ***Avertisseur lumineux jaune*** .
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 6 litres de carburant, ce qui correspond à une barre de l'indicateur de niveau par bargraphe (9.1, fig. 4.2)
5) ***Avertisseur lumineux vert*** .
S'allume et clignote si un indicateur de direction est en fonctionnement.
6) ***Avertisseur lumineux rouge*** .
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON,*** *mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur*
Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur de manière grave.

7) ***Avertisseur lumineux bleu*** .
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.
8) ***Visuel multitâches.***
Le visuel comprend quatre fonctions (voir page 12).
9) ***Avertisseur lumineux rouge.***
S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (système anti-démarrage actif).

Notes
Après l'activation du système anti-démarrage, le temoin clignote pendant 48 heures et ensuite s'éteint tout en laissant actif le système anti-démarrage.

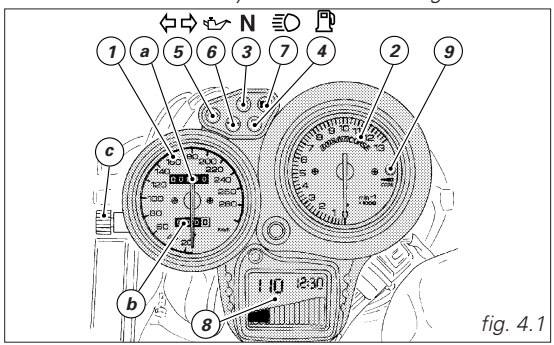


fig. 4.1

F

Visuel multitâches *(fig. 4.2)*
9.1) Jauge à essence par bargraphe .
La quantité de carburant à l'intérieur du réservoir est représentée par des barres pleines. Quand il ne reste qu'une barre pleine allumée, elle commence de clignoter et, en même temps, le témoin (4, fig. 4.1) de la réserve s'allume.
9.2) Indicateur de température eau .
Indique la température du liquide de refroidissement du moteur. Lorsque le moteur est complètement froid, la fenêtre à cristaux liquides affiche l'inscription clignotante ***LO****.*
La fenêtre affiche également la température du moteur à partir de 45 °C.
Une fois atteint 120 °C, soit la température limite du moteur, l'indicateur commence de clignoter.

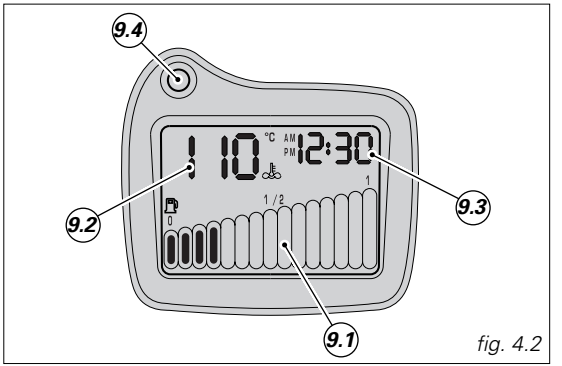


fig. 4.2

F

Important
N'utilisez pas le motocycle si la température atteint la valeur limite, car cela pourrait être préduciable au moteur.

9.3) Horloge.
Affiche les heures et les minutes.
9.4) Touche de réglage horloge.
Si l'on appuie sur cette touche de manière discontinue, on augmente les minutes; en la maintenant enfoncée on obtient un incrément plus rapide.

Le système anti-démarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal émis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés *(fig. 4.3)*

Le motocycle est livré avec:

- n° 1 clé A (ROUGE)

- N° 2 clés B (NOIRES)

Les clés B, sont les clés d'usage courant et servent pour:

- le démarrage

- le bouchon du réservoir du carburant

- la serrure de la selle

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

Notes

Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention

Répartir les clés et ranger la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.

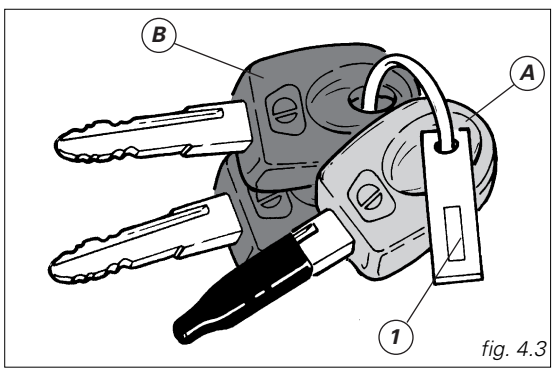


fig. 4.3

F

Code card

En même temps que les clés est remise une CODE CARD reportant:

A) (fig. 5) le code électronique, à utiliser en cas de démarrage d'urgence;

B) (fig. 5) le code mécanique des clés, à communiquer au réseau d'assistance DUCATI, en cas de demande de doubles des clés.

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours avec lui le code électronique reporté sur la CODE CARD, au cas où il devrait effectuer un démarrage d'urgence.

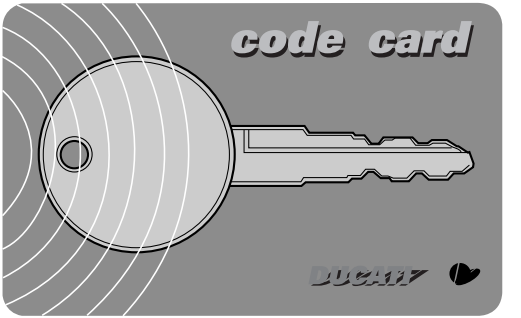


fig. 4.4

electronic code
A
mechanical code
B
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 5

F

Fonctionnement

Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur.

Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON:

1) si le code est reconnu, le témoin CODE, placé sur le tableau de bord, émet un bref clignotement; le système de protection a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START, le moteur démarre;

2) si le témoin CODE demeure allumé, le code n'est pas reconnu. Dans ce cas il est conseillé de remettre la clé dans la position OFF et ensuite à nouveau dans la position ON, si le blocage persiste, essayer à nouveau avec l'autre clé noire en dotation.

S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.

Attention

Tenir en ligne de compte que des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques contenus dans la clé.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Notes

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

F

Commutateur d'allumage et antivol de direction *(fig. 6)*
Situé devant le réservoir, il a quatre positions:
A) ***ON:*** *met en circuit l'éclairage et le moteur;*
B) ***OFF:*** *met hors circuit l'éclairage et le moteur;*
C) ***LOCK:*** *la direction est bloquée;*
D) ***P****: feux de stationnement et antivol de direction.*

Notes
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

Commutateur gauche *(fig. 7)*
1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions:
position = feu de croisement allumé;
position = feu de route allumé.

2) Bouton = clignotant de direction à trois positions:
position centrale = éteint;
position = virage à gauche;
position = virage à droite.
Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phare.

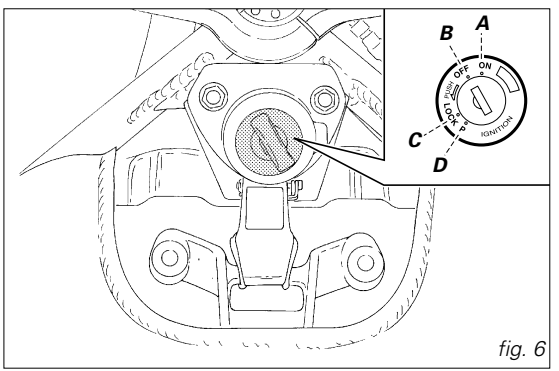


fig. 6

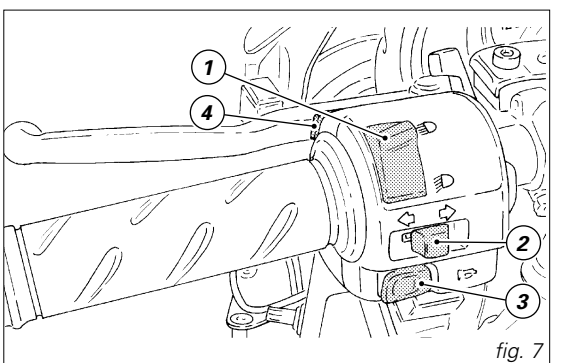


fig. 7

Levier d'embrayage *(fig. 8)*
Ce levier (1) commande le débrayage.
Si vous le tirez vers la poignée, vous coupez la transmission du mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Levier de commande starter *(fig. 9)*
La commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.
Positions d'utilisation de la commande:
A) (verticale) = commande non activée;
B) = commande complètement activée.
Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur.

Important
N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

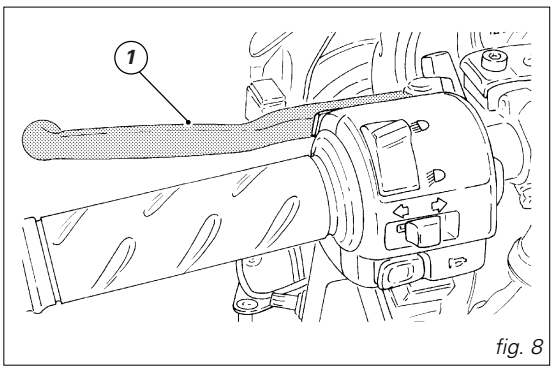


fig. 8

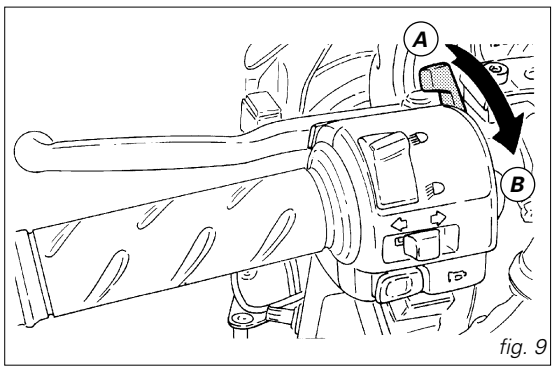


fig. 9

F

Commutateur droit *(fig. 10)*
1) Commutateur, commande allumage feux à trois positions:
à droite **O** *= feux éteint;*
au centre ⇉◎⇇ *= feux de stationnement avant et arrière, éclairage de plaque et tableau de bord allumés;*
à gauche ☼ *= phare, feux de stationnement avant et arrière, éclairage de plaque et tableau de bord allumés.*

2) Interrupteur ***DE MISE A L'ARRET MOTEUR*** *à deux positions:*
position ⟲ *=* ***RUN*** *= marche;*
position ⊠ *=* ***OFF*** *= arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt ramenez le commutateur en position ⟲ *pour procéder à la remise en route du motocycle.*

Important
Si l'on arrête le moteur avec l'interrupteur (2), lorsque les feux sont allumés, et on laisse la clé de contact sur ***ON****, il se peut que la batterie s'épuise, du fait que les feux demeurent allumés.*

3) Bouton ⓕ *= démarrage moteur.*

Poignée des gaz *(fig. 10)*
La poignée des gaz, main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier du frein avant *(fig. 10)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique.

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions énoncées aux pages 35 et 36.

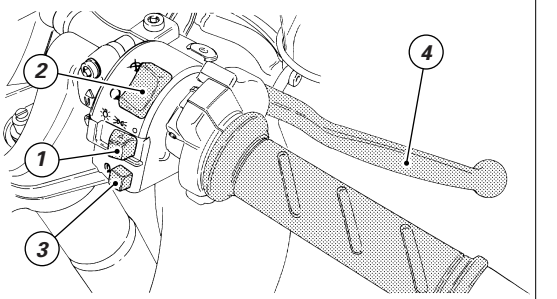


fig. 10

Pédale du frein arrière *(fig. 11)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1). Le système de commande est de type hydraulique.

Pédale de changement vitesses *(fig. 12)*
La pédale de changement vitesses a une position de repos centrale ***N*** *avec retour automatique et deux mouvements:*
en bas = en poussant la pédale vers le bas, vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin ***N*** *sur le tableau de bord s'éteint;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.
A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

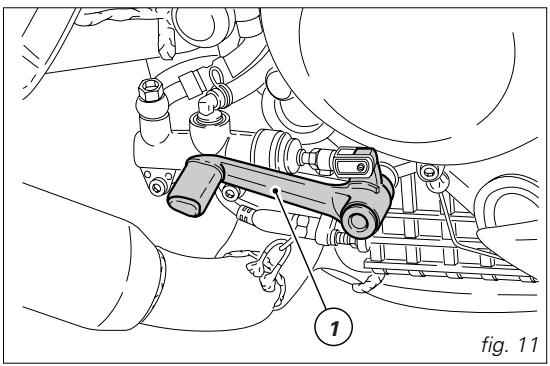


fig. 11

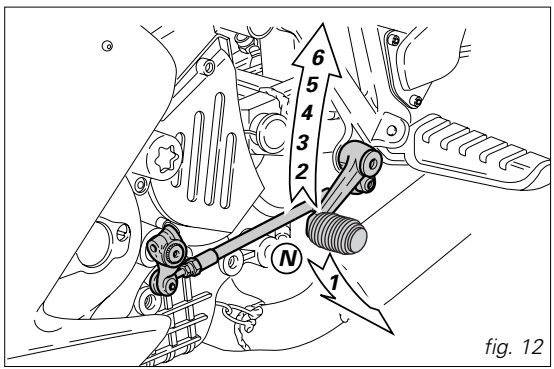


fig. 12

F

Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière

Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant. Pour modifier la position de la pédale de changement vitesses, procédez comme suit: immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).

Notes

L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1), à l'aide d'une clé à six pans à ouverture fixe, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale. Serrez les deux contre-écrous contre la tige.
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit:
Desserrez le contre-écrou (4).
Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrez le contre-écrou (4).
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm), avant que le piston du maître-cylindre réagisse.
Si cela ne se produit pas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit:
Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.
Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.
Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.

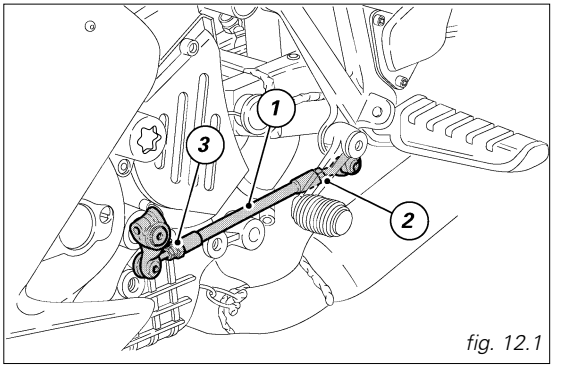


fig. 12.1

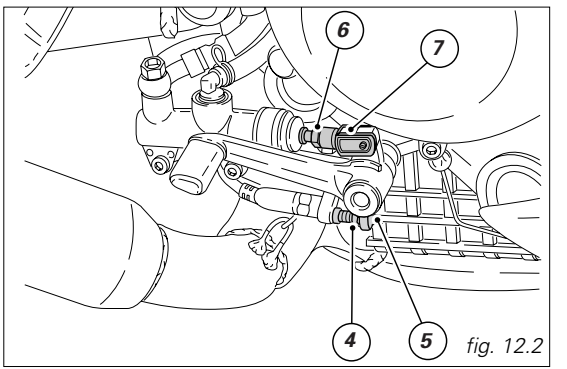


fig. 12.2

PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle *(fig. 13)*
1) Bouchon réservoir de carburant.
2) Serrure de selle et élément porte-casque.
3) Béquille latérale.
4) Poignée pour levage motocycle.
5) Béquille centrale.
6) Rétroviseurs.
7) Dispositifs de réglage fourche avant.
8) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.
9) Prise de courant.

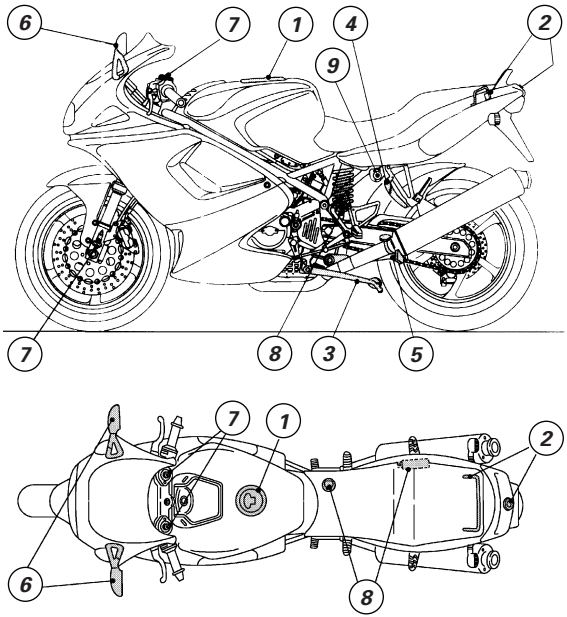


fig. 13

F

Bouchon réservoir de carburant *(fig. 14)*

Ouverture
Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture
Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé en sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.

Notes
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

Attention
Après avoir pris de l'essence (voir page 39), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

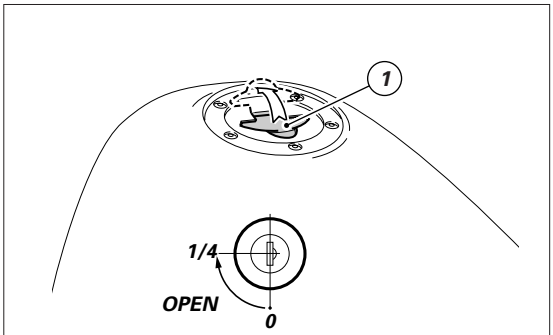


fig. 14

Serrure de selle et élément porte-casque

Ouverture *(fig.15.1)*
Introduisez la clé dans la serrure (4) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre de presque 1/4 de tour jusqu'au levage de la partie arrière de la selle. Sortez la selle de ses arrêtoirs (1) avant en la tirant à l'arrière.
A la partie arrière du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez le lacet de fixation du casque (2) (voir page 40). Faites passer le lacet dans le casque et introduisez l'extrémité du lacet dans l'un des deux crochets (3). Laissez pendre le casque à l'extérieur (fig. 15.2) et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

Fermeture
Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

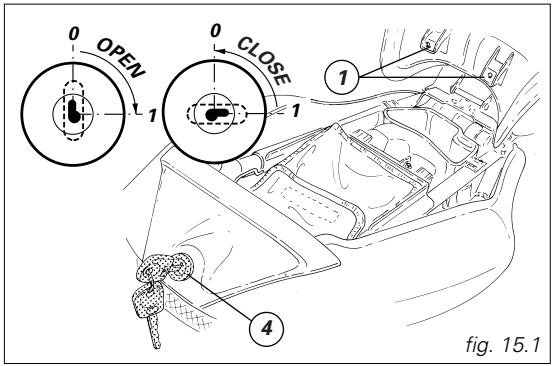


fig. 15.1

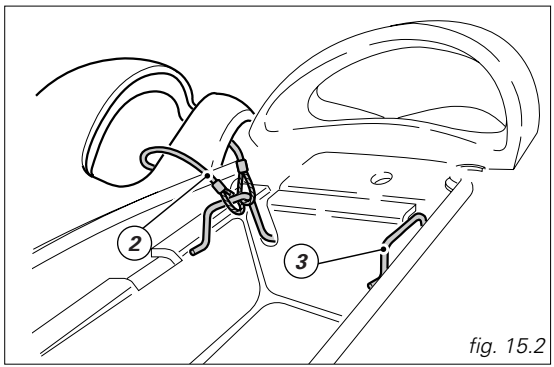


fig. 15.2

F

Cadenas antivol *(fig. 15.3)*
Au-dessous de la selle se trouve le cadenas antivol (1). Retirez l'élément élastique (2) pour sortir le cadenas. Utilisez ce cadenas en tant que dispositif supplémentaire à l'antivol de direction lorsque vous garez votre motocycle dans un lieu qui n'est pas trop sûr.

Attention
L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

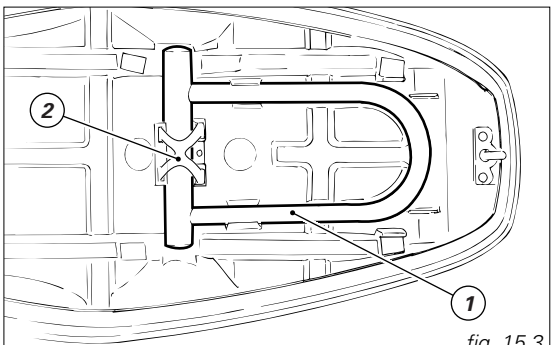


fig. 15.3

Béquille latérale *(fig. 16)*

Important
Utilisez la béquille latérale pour soutenir le motocycle uniquement lors de courts arrêts.
Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur l'élément (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale) inclinez le motocycle à droite en levant l'élément (1) avec le dos de votre pied.

Notes

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue - se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Attention

Le démarrage du motocycle se produit uniquement si la béquille est en position de "repos" grâce à la dotation d'un dispositif de sécurité, inhibant le démarrage du moteur.

Poignée de levage motocycle

Afin de favoriser le placement du motocycle sur la béquille centrale, ou afin de le soutenir lorsqu'il faut le manoeuvrer un petit peu pour le garer, utilisez la poignée (1, fig. 17) ancrée à la platine repose-pied passager main gauche.

Tournez la poignée vers l'extérieur pour pouvoir l'amener en position de travail. L'utilisation terminée, relâchez la poignée qui revient automatiquement à sa position de repos.

Prise de courant

Le motocycle est doté d'une prise de courant spécifique (2, fig. 17) servant à alimenter des accessoires réservés. Cette prise est protégée par un fusible de 3A.

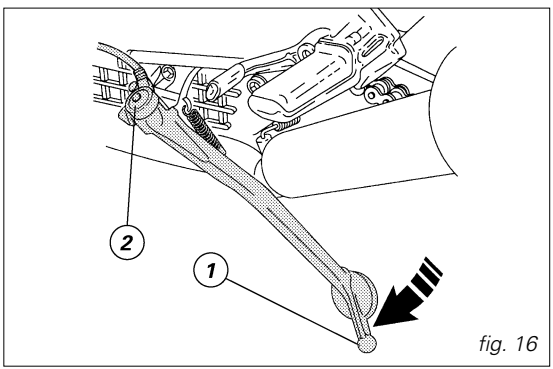


fig. 16

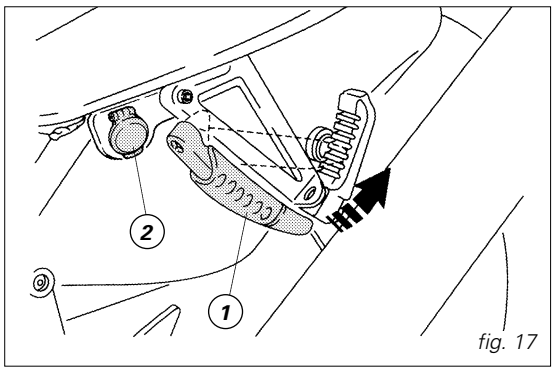


fig. 17

F

Béquille centrale

Pour garer de manière stable le motocycle, utilisez toujours la béquille centrale (1, fig. 18.1). Sa structure permet de soutenir le motocycle même en condition de pleine charge.

Attention

Avant d'utiliser la béquille centrale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Tenez la poignée gauche de votre main gauche et la poignée (2, fig. 18.2) de votre main droite. Appuyez votre pied droit sur la surface d'appui (3) de la béquille centrale, jusqu'à l'amener au contact du sol. En même temps, à l'aide de la poignée de service, tirez le motocycle en arrière et vers le haut.

Pour ramener la béquille centrale en position de repos, il suffit de pousser le motocycle en avant en le tenant par les demi-guidons, jusqu'à ce que la roue arrière touche au sol. La béquille revient en position automatiquement.

Attention

Avant de redémarrer, vérifiez toujours que la béquille centrale se trouve en position de repos.

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue de la béquille (se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre).

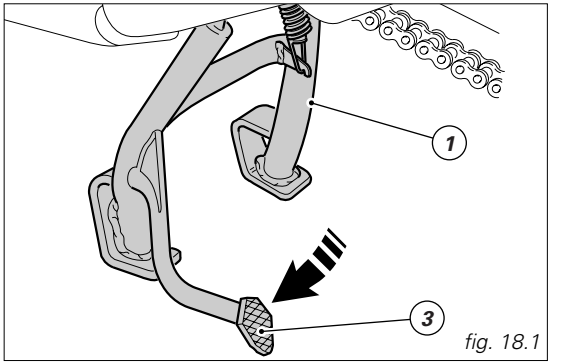


fig. 18.1

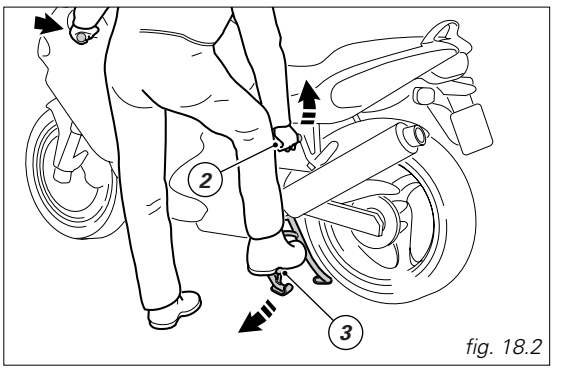


fig. 18.2

Rétroviseurs *(fig. 19)*
Chaque rétroviseur du motocycle se compose de deux éléments, unis par un ressort intérieur spécial, permettant une rotation contrôlée du miroir, vis-à-vis de la bulle, en cas de choc.
Après le déplacement, ce ressort ramène le miroir à sa position d'origine.

Important
Au cas où l'un des deux éléments se détacherait, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour la réparation ou le remplacement du miroir.

Attention
Ne roulez pas sans rétroviseurs: l'absence de visibilité à l'arrière peut occasionner de graves accidents.

Les verres des miroirs sont bifocaux afin d'obtenir une visibilité plus dégagée du champ visuel arrière, sans angles morts:
A) surface interne = image réfléchie réelle;
B) surface externe = image réfléchie agrandie.

Attention
Les objets réfléchis sont plus près qu'il paraît. Ce phénomène est amplifié sur la surface externe (B).

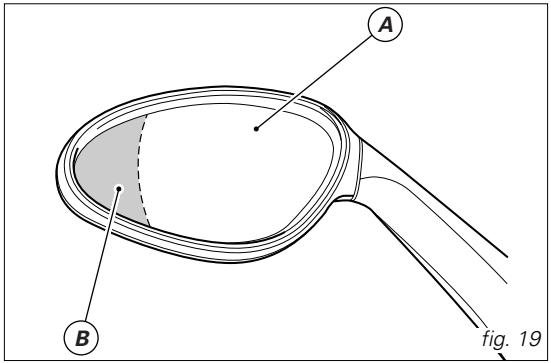


fig. 19

F

Eléments de réglage fourche avant

La fourche du motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis:

1) (fig. 20.1) pour modifier l'action hydraulique de freinage en extension;
2) (fig. 20.1) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs;
3) (fig. 20.2) pour modifier l'action hydraulique de freinage en compression.

A l'aide d'un petit tournevis tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action amortissante en détente. Pour intervenir sur la vis (3, fig. 20.2), introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant le pivot de roue en correspondance avec l'axe du tube de fourche. En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des cliquetis: chacun correspond à une position d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet de freinage maximum. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents cliquetis qui correspondent aux positions "1" et "2", etc.

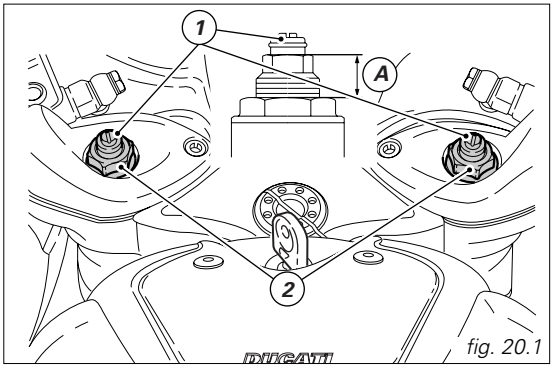


fig. 20.1

Les positions STANDARD sont les suivantes:
compression: 12 cliquetis;
extension: 11 cliquetis.
La valeur maximale est de 14 cliquetis (extension) et de 14 cliquetis (compression) auxquels correspond par contre l'effet de freinage minimal.
Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.
La hauteur A (fig. 20.2) se référant à la valeur de précontrainte peut varier de 25 à 10 mm.
Le tarage d'origine correspond à 16 mm.

Important
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

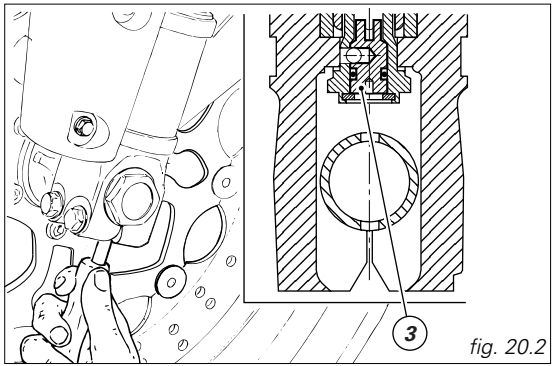


fig. 20.2

F

Eléments de réglage amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1, fig. 21.1), placé côté droit arrière, près du boîtier électronique, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

L'élément de réglage (2, fig. 21.2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur règle l'action freinante en compression.

Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité ***H****, inversement on la réduit* ***S****.*

Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre):

- desserrez l'élément de réglage (1) de 14 cliquetis;

- desserrez l'élément de réglage (2) de 14 cliquetis.

La poignée (3, fig. 21.2), placée côté droit arrière en-dessous du repose-pieds du passager, règle la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la poignée (3) à la main. En serrant ou desserrant la poignée on augmente ou on réduit la précontrainte.

Longueur STANDARD du ressort: 149,5 mm.

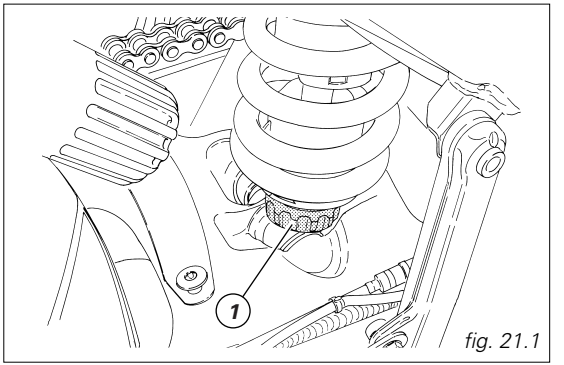


fig. 21.1

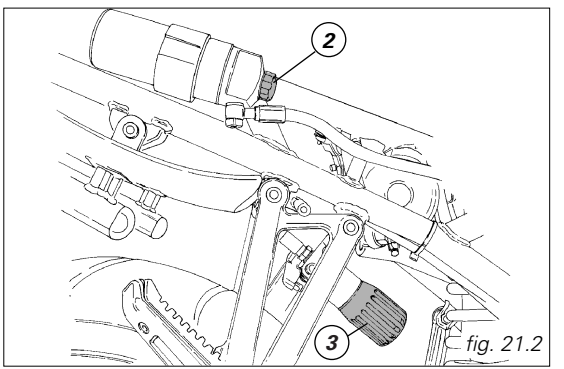


fig. 21.2

Attention
L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

Important
En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière de façon appropriée pour améliorer le comportement dynamique du motocycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage de l'action de freinage en détente.

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation max. *(fig. 22)*
Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale:
1) jusqu'à 1000 km;
2) à partir de 1000 km jusqu'à 2500 km;
3) au-delà de 2500 km.

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de 6.000 min^{-1}.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie. A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7.500 min^{-1}.

Important

Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le livret de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Au-delà de 2500 km

Tout en utilisant normalement le motocycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser le régime de 10.000 min^{-1}.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longevité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

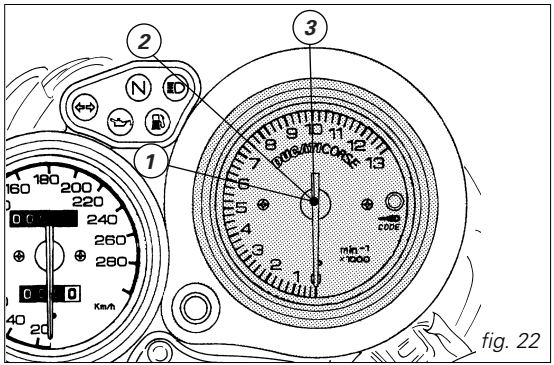


fig. 22

F

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants:

Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 39).

Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 62).

Liquide freins et embrayage
Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Liquide de refroidissement
Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. S'il y a lieu, faites l'appoint avec le liquide prescrit (page 47).

Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 60)

Fonctionnalité des commandes
Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (pages 53 et 54).

Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir à essence et de la selle.

Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (pages 24 et 25) et centrale (page 26).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

F

Démarrage du moteur

Notes

Pour démarrer le moteur lorsqu'il est chaud, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention

Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale

(comprise entre 10 ° et 35 °C):

1) Déplacez le commutateur d'allumage en position ***ON*** *(fig. 23.1). Vérifiez si l'avertissement lumineux vert* ***N*** *et le rouge au tableau de bord sont allumés.*

Important

La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention

La béquille latérale doit se trouver en position de repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité, qui en contrôle la position, empêche le démarrage.

2) Déplacez le levier de starter en position (B) (fig. 23.2).

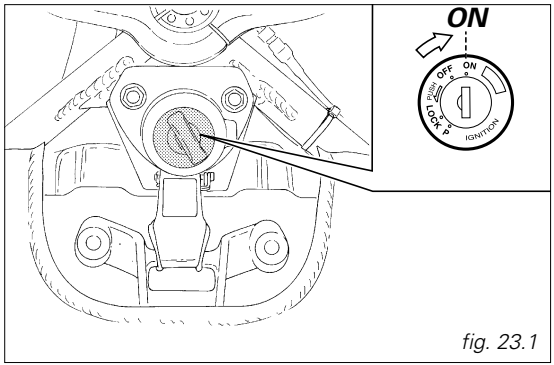


fig. 23.1

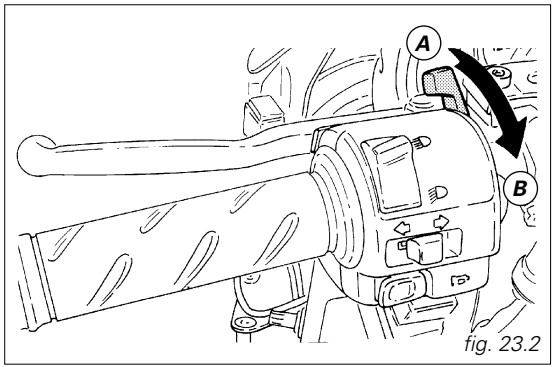


fig. 23.2

F

*3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 23.3) est en position ∩ (**RUN**); appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).*
Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la commande des gaz.

Important
N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes de suite. Attendez 10 secondes avant de redémarrer le moteur.

4) Déplacez le levier de commande starter en position verticale (A) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'env. 1.400÷1.500 min^{-1}.

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur chauffe, amenez progressivement le levier du starter en position verticale (A, fig. 23.2). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

***Température ambiante élevée** (supérieure à 35 °C): Suivez la même procédure sans utiliser la commande de starter.*

***Température ambiante froide** (inférieure à 10 °C): Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.*

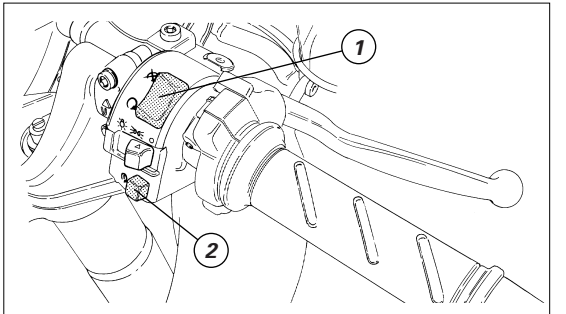


fig. 23.3

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage: le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
La rétrogradation se fait comme suit: lâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des engrenages à mettre en prise -, rétrogradez et lâchez ensuite le levier d'embrayage. L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque la moto a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite. Ce faisant, on évite de solliciter le moteur et la partie-cycle de manière anormale.

Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffemnt et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.
N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle.
Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures avec une réduction importante de la capacité de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent, l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée de l'accélérateur. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position ***OFF*** *(fig. 24).*

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position ***ON*** *pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille centrale pour le garer (voir page 26).
Braquez tout à gauche et déplacez la clé de contact en position ***LOCK*** *(fig. 24).*
Nous conseillons de monter le cadenas antivol en dotation (voir page 24).
Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.
Si besoin est, on peut laisser les feux de stationnement allumés en tournant la clé en position ***P****.*

Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position ***P*** *pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

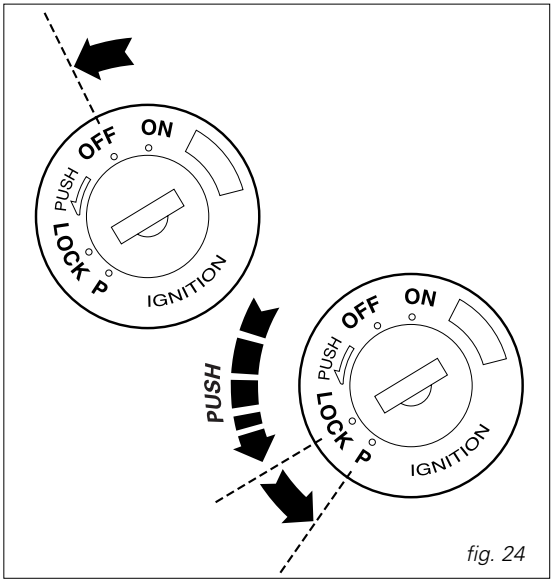


fig. 24

Ravitaillement carburant

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 25).

Attention

Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

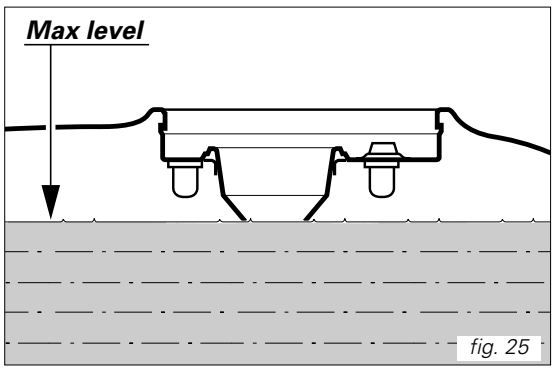


fig. 25

F

Accessoires en dotation *(fig. 26)*
Un dégagement au-dessous de la selle abrite:
un manuel d'utilisation et d'entretien;
un lacet d'ancrage du casque;
un jeu d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faut retirer la selle en intervenant sur la serrure (8) (voir page 23).

Le kit d'outils comprend *(fig. 27):*
1) clé à bougies à six pans;
2) double tournevis;
3) clés à six pans mâle;
4) lacet d'ancrage du casque;
5) rallonge;
6) clé polygonale.

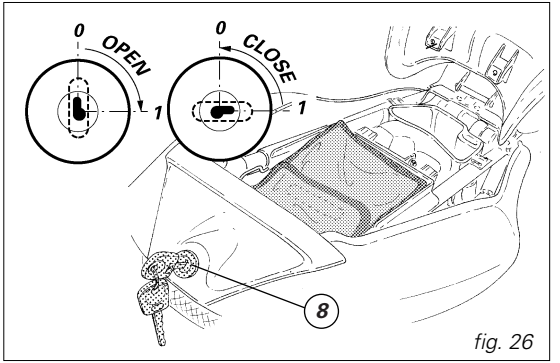


fig. 26

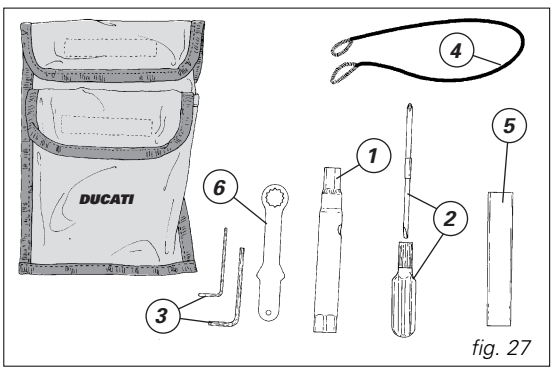


fig. 27

Dépose de l'habillage

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer quelques éléments de l'habillage du motocycle.

Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite du serrage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le détachement soudain pendant qu'on roule, d'où la perte de contrôle du motocycle.

Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au saute-vent de la bulle, près des vis de serrage, utilisez toujours, lors du remontage, les rosettes en nylon. Quelques-unes d'entre les vis d'assemblage sont auto-taraudeuses: il ne faut pas trop les serrer pour ne pas endommager le taraudage, ce qui en empêcherait leur resserrage après coup.

Demi-carénages inférieurs

Desserrez les quatre vis (1) serrant chaque demi-carénage inférieur au demi-carénage supérieur (fig. 28.1).

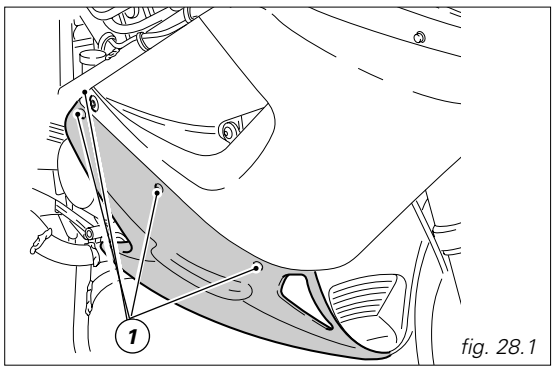


fig. 28.1

F

Desserrez deux d'entre les quatre vis inférieures (2, fig. 28.2) qui serrent les demi-carénages entre eux ainsi qu'au déflecteur d'air central. Retirez le demi-carénage inférieur.

***Caches latéraux tableau de bord** (fig. 29)*
Desserrez la vis centrale (1) qui unit les deux caches du tableau de bord et les deux vis (2) les fixant à l'intérieur de la bulle.

Note
Lors du remontage, n'oubliez pas les rondelles en Nylon (3) au-dessous des vis.

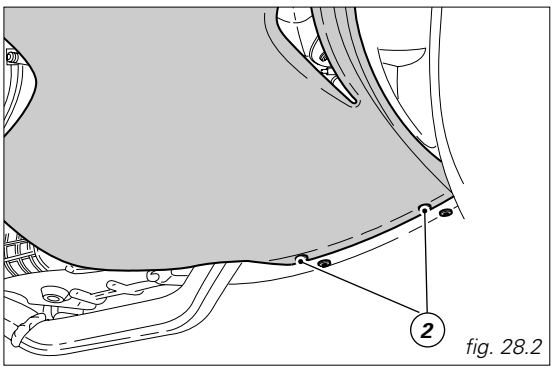


fig. 28.2

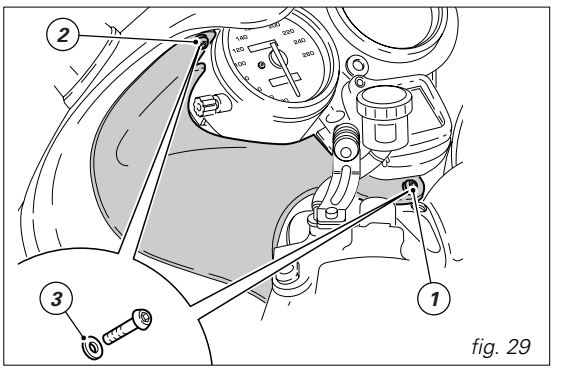


fig. 29

Bulle

Déposez les caches latéraux.
Retirez les rétroviseurs en desserrant les quatre vis intérieures (1, fig. 30.1). Débranchez les liaisons des câbles des clignotants de direction.
Desserrez les six vis (2, fig. 30.2) fixant la bulle aux demi-carénages.
Retirez la bulle en la sortant du phare.

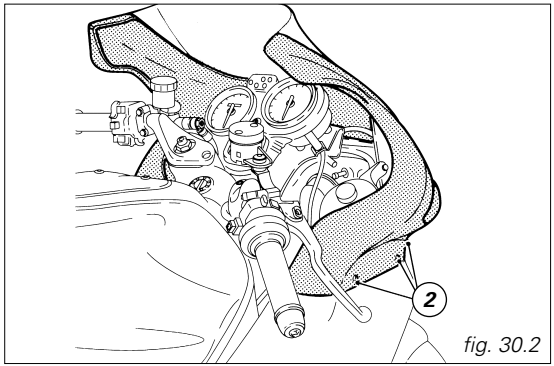


fig. 30.2

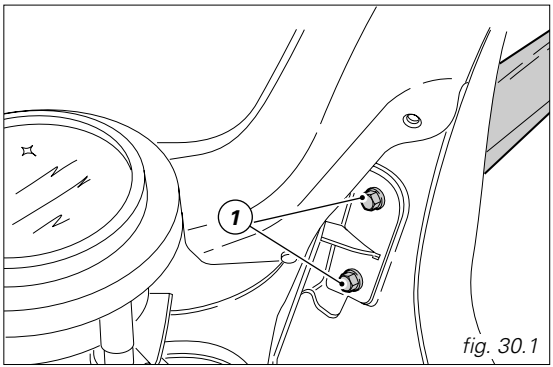


fig. 30.1

F

Demi-carénages supérieurs et inférieurs accouplés

Déposez les caches latéraux et la bulle
Desserrez la vis (1, fig. 31.1) fixant chaque demi-carénage au soutien latéral, côté gauche, ou au vase d'expansion, côté droit, et les vis arrières (2) d'assemblage à la bride du cadre.
Desserrez la vis (3, fig. 31.2) fixant chaque demi-carénage au déflecteur avant.
Desserrez la vis (4) fixant chaque demi-carénage au cadre arrière.
Desserrez les deux vis inférieures (5) fixant les demi-carénages au déflecteur d'air central.
Desserrer l'une d'entre les deux vis (6) fixant les demi-carénages entre eux.
Retirez les demi-carénages.

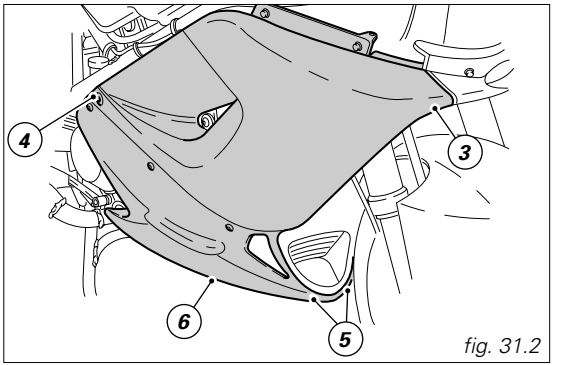


fig. 31.2

F

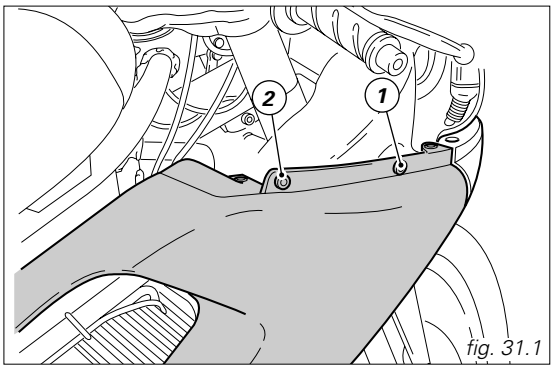


fig. 31.1

Sacoches latérales

Le motocycle a été conçu pour être équipé de sacoches cavalières.
Le kit de ces sacoches, ayant la même couleur du motocycle, est disponible auprès du Service Pièces Détachées Ducati.
Le kit se compose de tous les éléments nécessaires au montage de cet accessoire, ainsi que d'une notice d'instructions.

Levage réservoir de carburant

Desserrez les deux vis (1, fig. 32.1) fixant le cache au support du réservoir et retirez-le en le sortant du commutateur d'allumage. Tirez et levez le crochet flexible (2, fig. 32.2) du support du réservoir. Levez le réservoir, dégagez la béquille de service (3, fig. 32.3) et mettez-y le réservoir en appui comme indiqué en figure. L'opération effectuée, procédez à la repose des composants retirés suivant les instructions décrites dans l'ordre inverse.

Attention

Pour éviter que l'essence sorte par le reniflard du bouchon de carburant, assurez-vous que la quantité d'essence à l'intérieur est au-dessous de 5 l (témoin de réserve sur le tableau de bord allumé).

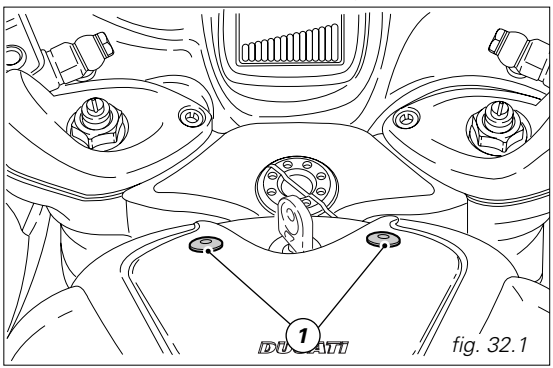


fig. 32.1

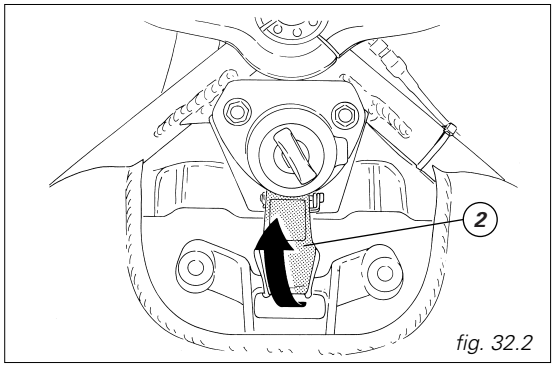


fig. 32.2

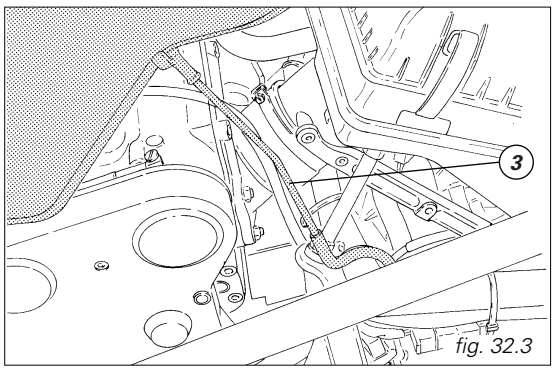


fig. 32.3

F

Remplacement et nettoyage des filtres à air

Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant.

Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1, fig. 33.1) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2).

Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 33.2) et remplacez-la.

Important

Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air et procure une consommation d'essence plus importante, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.

N'utilisez pas le motocycle sans filtre; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure (33.2), dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.

Important

En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

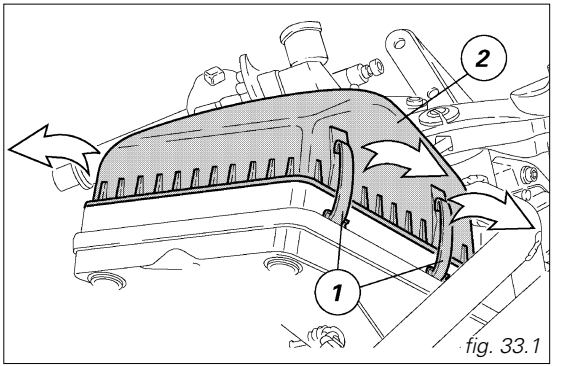


fig. 33.1

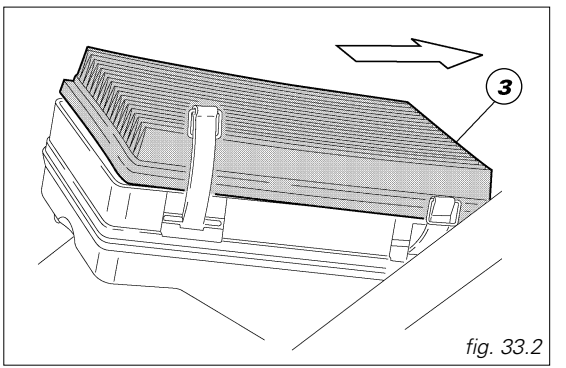


fig. 33.2

Contrôle niveau liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du vase d'expansion sur le côté droit du motocycle. Il doit être compris entre les références ***MAX*** *et* ***MIN*** *marquées sur le réservoir (fig. 34.1).*
Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint.
Retirez le cache droit du tableau de bord.
Dévissez le bouchon de remplissage (1, fig. 34.2) et ajoutez un mélange d'eau et liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35-40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau ***MAX.***

Vissez de nouveau le bouchon (1) et remontez les éléments précédemment ôtés.

L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à –20 °C).

Capacité du circuit de refroidissement: 3,5 dm³ (litres).

Attention

Réalisez cette opération le moteur froid et positionnez le motocycle sur une surface plate.

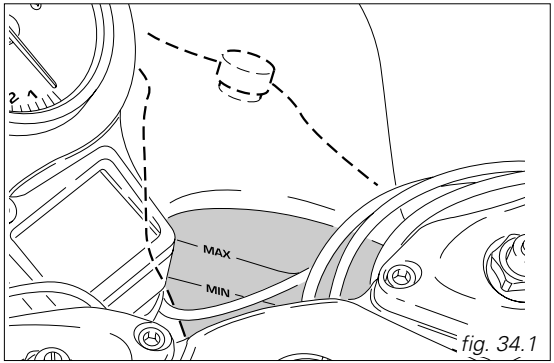


fig. 34.1

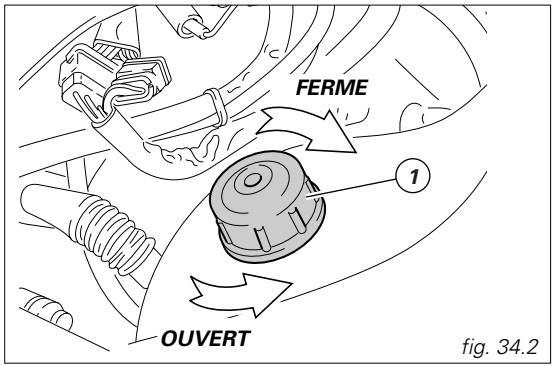


fig. 34.2

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque ***MIN*** *indiquée sur les réservoirs respectifs (fig. 35).*

Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

F

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la matière de friction des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez donc pas la valeur prescrite de 3 mm au-dessus du niveau min.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et la purge du système.

Attention

Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Evitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.

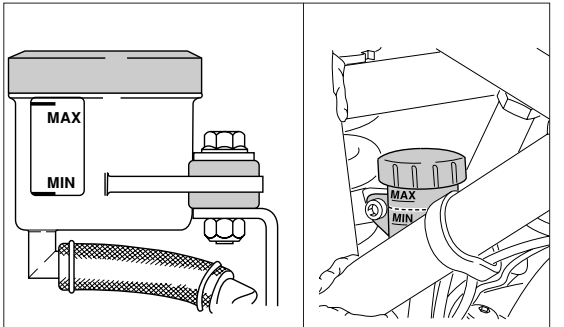


fig. 35

Vérification de l'usure des plaquettes de freins

Frein avant *(fig. 36)*
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque pastille comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière *(fig. 36)*
Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être au moins 1 mm.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

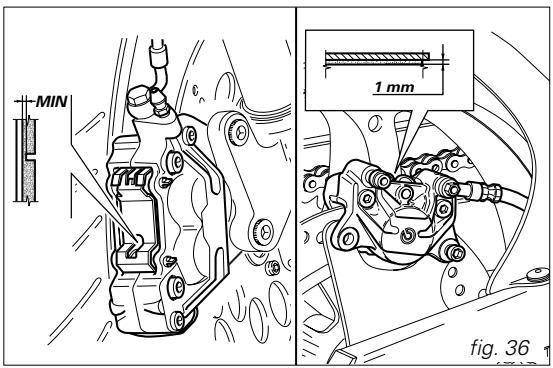


fig. 36

Lubrification des articulations
Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'étranglements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur par l'action sur sa commande: si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise de retirer le cache (1, fig. 37.1, page 50) de la commande en desserrant les deux vis de fixation (2), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

Attention
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet à travers la glissière du couvercle (3).

Reposez le couvercle et serrez les vis (2).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation des béquilles, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Réglage du câble des gaz
La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5÷2,0 mm, mesurée sur le bord de la poignée.
S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 38) situé près de la commande.

F

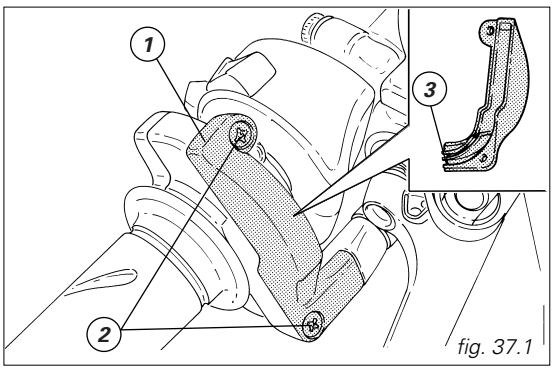


fig. 37.1

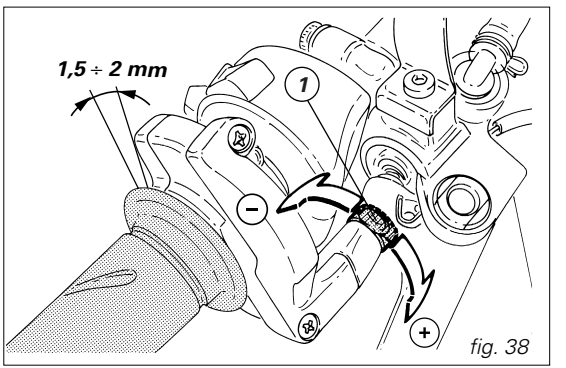


fig. 38

Charge de la batterie *(fig. 39)*
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
*Retirez le demi-carénage droit (voir page 41), dévissez la vis (1) et désolidarisez la bride d'attache supérieure. Débranchez la borne négative **(-)** noire en premier et celle positive **(+)** rouge par la suite.*

Attention
La batterie produit des gaz explosibles: gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes - rouge au pôle positif **(+)**, noir au pôle négatif **(-)**.*

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Installez la batterie sur son support et bloquez la bride supérieure avec la vis (1). Procédez ensuite au branchement des bornes en graissant les vis de serrage pour en améliorer la conductibilité.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A .

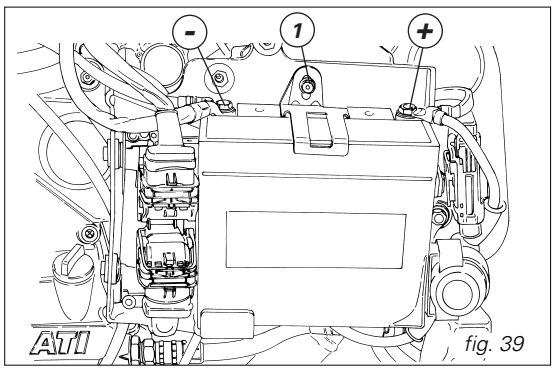


fig. 39

F

Mise en tensione della catena di trasmissione

Fate girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena è più tesa. Con la moto sul cavalletto centrale, spingete la catena verso l'alto con un dito, a metà del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve avere un gioco (fig. 40.1) di 32 mm.

Per regolare la tensione allentate il dado (1, fig. 33.2) dell'asse ruota, stringete la vite (2) di un ugual numero di giri e nel senso delle lancette dell'orologio, da entrambi i lati del forcellone, per tendere la catena o allentate per ottenere l'effetto contrario. In quest'ultimo caso spingete la ruota in avanti.

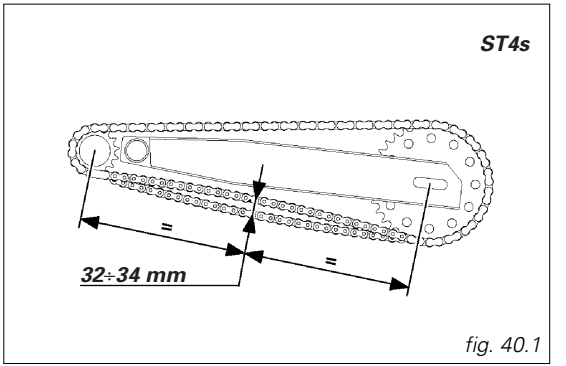


fig. 40.1

Importante

Una catena mal tesa provoca l'usura prematura degli organi di trasmissione.

Verificate la corrispondenza dei tendicatena di entrambi i lati del forcellone. Solo così sarete sicuri dell'allineamento della ruota.

Ingrassate la filettatura del dado (1) dell'asse ruota con grasso SHELL Retinax HDX2 e stringete alla coppia di 83 Nm.

Ingrassate la filettatura delle viti (2) di regolazione con grasso SHELL Alvania R3 e stringete alla coppia di 8 Nm.

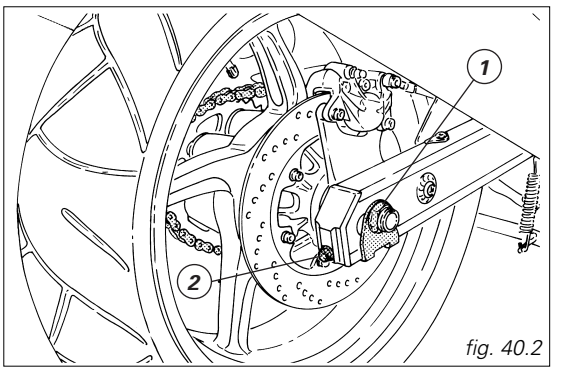


fig. 40.2

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 73 "Circuit Electrique".

***Phare** (fig. 41.1)*

Pour accéder aux ampoules du phare, retirez les caches latéraux du tableau de bord (voir page 42).

Pour favoriser l'opération, desserrez la vis (1, fig. 41.1) fixant le tableau de bord au support de phare et levez la panche.

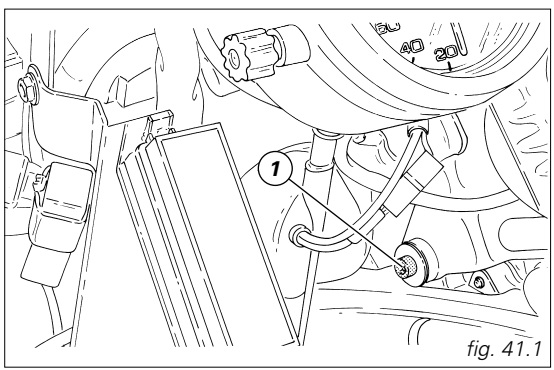


fig. 41.1

F

Démontage des ampoules

Ampoule du feu de croisement main droite: détachez du phare le soufflet en caoutchouc; sortez la broche (1, fig. 41.2) de la lampe en appuyant sur le bouton de déclenchement rapide inférieur.

Ampoule feux de route main gauche (fig. 41.3): détachez la broche du câble de lampe blanc depuis le câblage avant; détachez le soufflet en caoutchouc de l'ensemble phare et sortez le câble de lampe.

Notes

Pour remplacer les ampoules du phare, il ne faut pas détacher la broche du câble noir de mise à la masse depuis l'ensemble du phare.
Décrochez l'agrafe (3) de retenue ampoule et retirez la lampe du support (fig. 41.2 et 41.3). Remplacez l'ampoule.

Notes

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

F

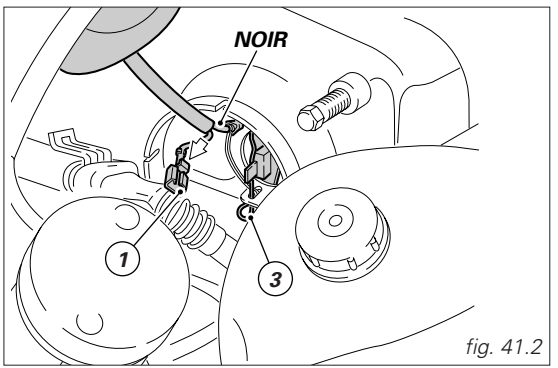


fig. 41.2

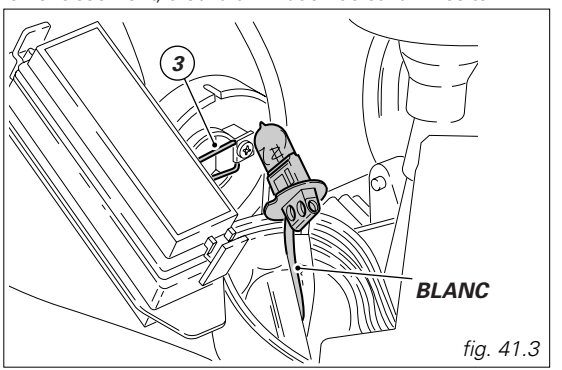


fig. 41.3

Repose des ampoules

Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les crans correspondants afin d'obtenir l'assiette exacte (fig. 41.4).

Accrochez l'extrémité de l'agrafe (3) aux supports de l'ensemble de phare;

reliez les câbles précédemment détachés et remontez le soufflet en caoutchouc.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, ôtez la douille de lampe (4, fig. 41.5) depuis la partie arrière du phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.

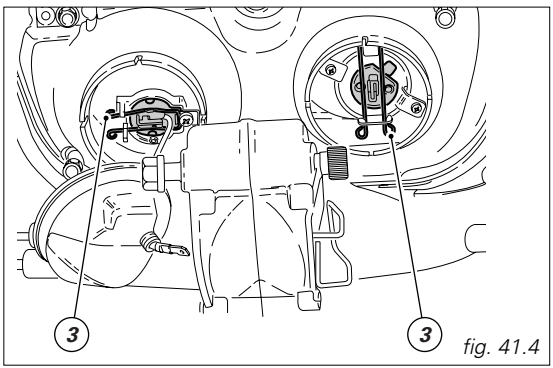


fig. 41.4

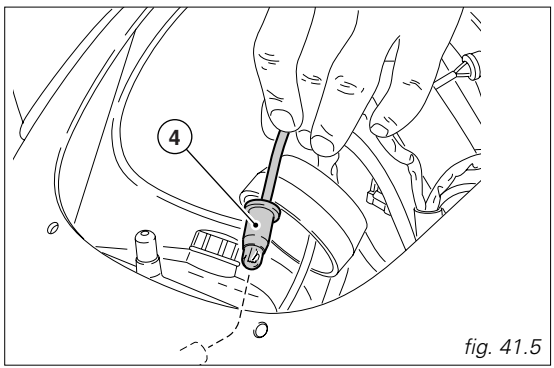


fig. 41.5

Tableau de bord *(fig. 42)*
Pour le remplacement des lampes-témoins et d'éclairage du tableau de bord, il faut retirer la bulle. Sortez la douille de lampe du côté arrière de l'instrument et procédez au remplacement de l'ampoule en la sortant de sa douille. Afin d'éviter d'inverser la mise en place, en cas de remplacement de plusieurs lampes-témoin à la fois, un numéro est surimprimé sur le câble de chaque douille de lampe, qui doit correspondre au même numéro surimprimé sur l'emboîtement correspondant du tableau de bord.

Note
Les douilles de lampe des instruments sont équipées d'une extrémité (A) par laquelle on peut les extraire de l'ensemble instrument sans courir le risque de déchirer les câbles.

Clignotants de direction
Pour accéder aux ampoules des clignotants de direction, retirez les caches latéraux du tableau de bord.

Avant:
tournez la douille de lampe (1, fig. 43.1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirez-la de l'ensemble clignotant. Sortez l'ampoule grillée et remplacez-la.
Remontez la douille de lampe en la plaçant avec sa partie creuse ronde vers le haut et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place dans l'ensemble clignotant.

F

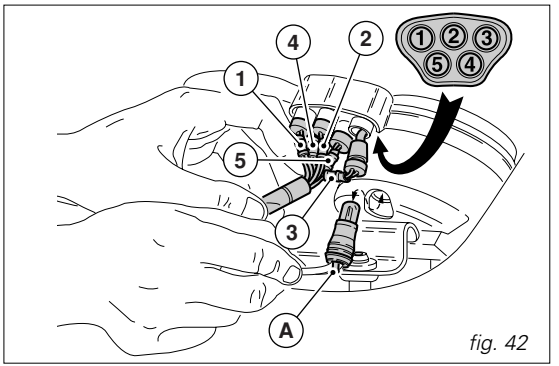


fig. 42

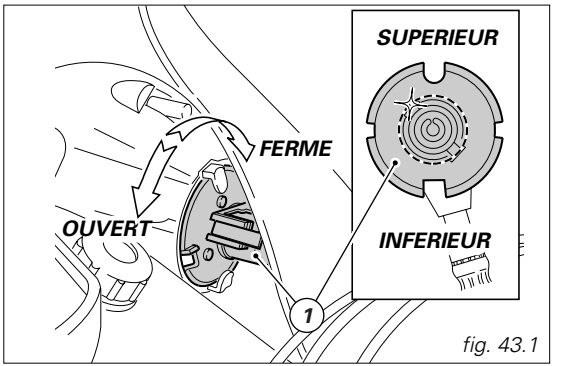


fig. 43.1

Arrière:
desserrez la vis (2, fig. 43.2) et séparez la coupelle (3) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (2).

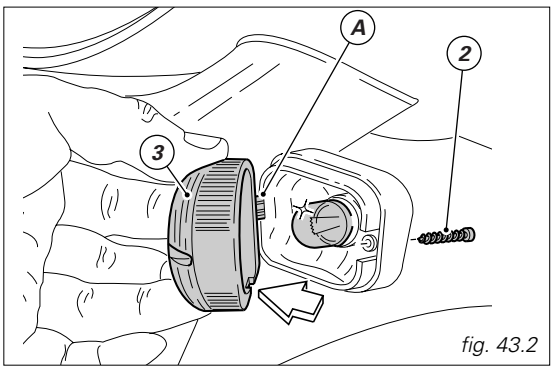


fig. 43.2

Eclairage plaque à numero
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque à numéro, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.
Sortez la lampe et remplacez-la.

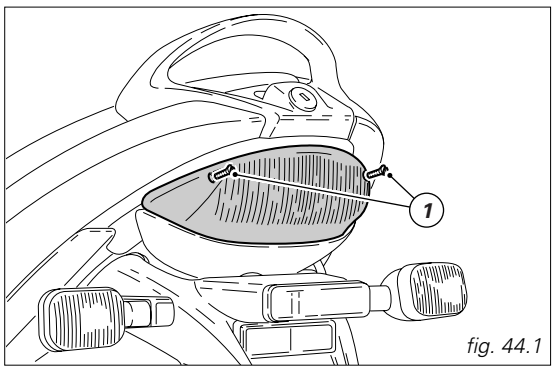


fig. 44.1

F

Feux stop
Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 44.1) qui serrent l'optique et la retirer. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 44.2).
Remontez l'optique et serrez les vis (1).

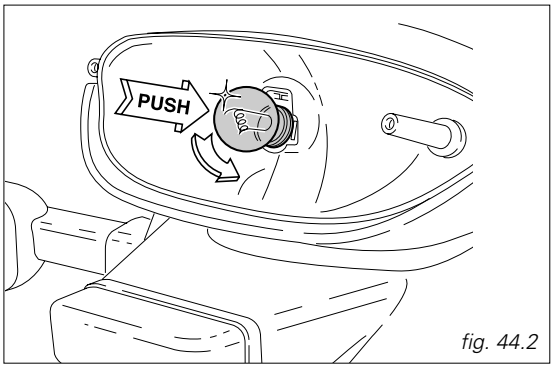


fig. 44.2

Assiette du phare *(fig. 45.1)*
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement:
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Notes
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

La retouche de l'assiette verticale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 45.2), côté gauche du phare. Retirez le cache latéral gauche du tableau de bord pour avoir accès à la vis. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, inversement il monte.

La retouche de l'assiette horizontale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (2, fig. 45.3), côté droit du phare. Retirez le cache latéral droit (voir page 42) du tableau de bord pour avoir accès à la vis. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux se déplace à droite, inversement il se déplace à gauche.

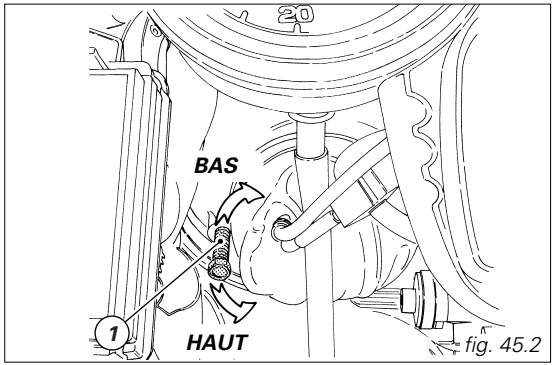


fig. 45.2

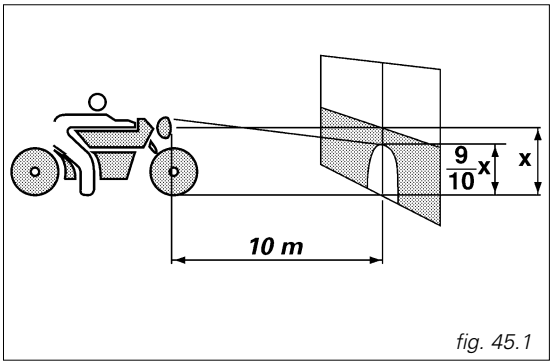


fig. 45.1

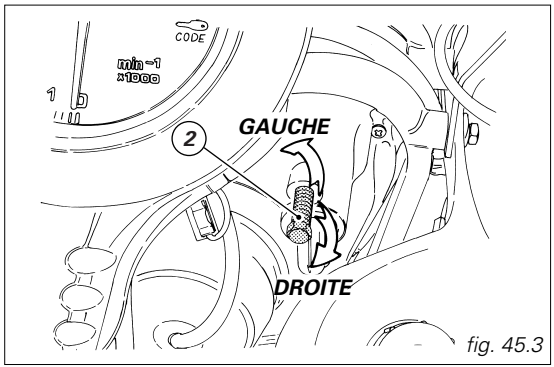


fig. 45.3

F

Pneus

Pression avant (pilote et bagage):
2,1 bars - 2,3 Kg/cm²
Pression arrière (pilote et bagage):
2,2 bars - 2,4 Kg/cm²

Pression avant (pilote, passager et bagage):
2,4 bars – 2,5 Kg/cm²
Pression arrière (pilote, passager et bagage):
2,8 bars – 2,9 Kg/cm²

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

F

Important

Mesurez et réglez la pression des pneus lorsque "la gomme est froide".
Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bars.

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention

En cas de perforation, remplacez le pneu.
Remplacez les pneus en utilisant la marque de première monte.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important

Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Notes

Pour le remplacement des pneus, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé: c'est là une garantie que la dépose et la repose des roues est réalisée de manière appropriée.

Epaisseur minimale de la bande de roulement
Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 46) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante: elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important
Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.
Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

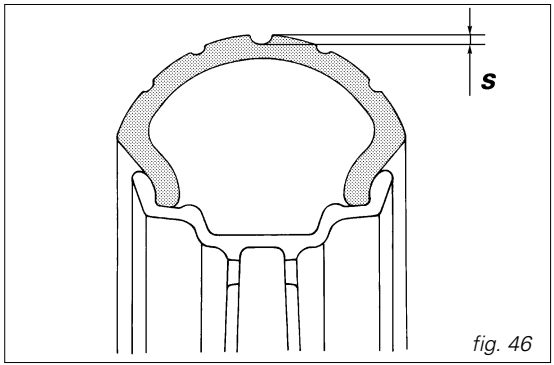


fig. 46

F

Contrôle niveau d'huile moteur *(fig. 47)*
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard.
Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.

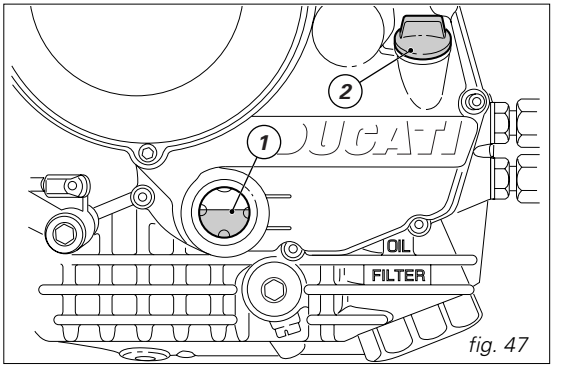
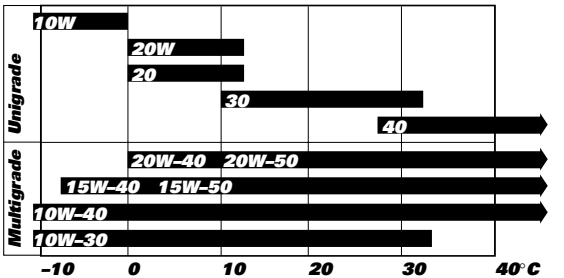


fig. 47

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

F

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 48)*
La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.
Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale: si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes: il doit être de 0,6-0,7 mm.

Important
En cas de réglage prendre garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.
Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au bout de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

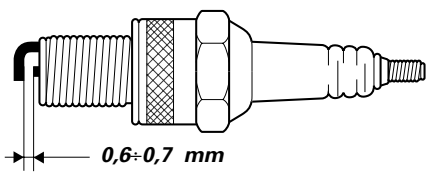


fig. 48

F

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.
Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression.
L'utilisation de machines de nettoyage à eau est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.
Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer. Empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez le motocycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui occasionnerait la perte du pouvoir freinant de la machine. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

F

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous:
réalisez un nettoyage général;
laissez écouler le carburant du réservoir en ôtant le bouchon de vidange avec joint;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes;
utilisez le support de service, livré en standard, pour soutenir le motocycle;
débranchez et ôtez la batterie - le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois;
recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.
La housse est disponible auprès du Service Pièces Détachées Ducati.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit. Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

Encombrement *(mm) (fig. 49)*

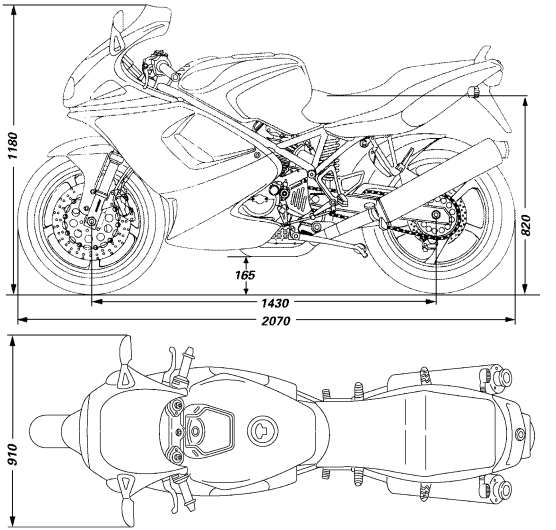


fig. 49

F

Poids
A sec:
215 Kg.
A pleine charge:
420 Kg.

Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

Ravitaillements	***Type***	***dm³ (litres)***
Réservoir à essence, y compris une réserve de 6 dm³ (litres)	*Essence 95-98 RON*	*21*
Carter moteur et filtre	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,7*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spéciale pour circuits hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*Spray pour le traitement des circuits électriques SHELL – Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL – Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*0,492 (par tube)*
Circuit de refroidissement	*Liquide antigel SHELL – Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40% ajouté à l'eau*	*3,5*

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire

F

Moteur
Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.
Alésage mm:
98
Course mm:
66
Cylindrée totale cm^3:
996
Taux de compression:
11,5 ±0,5
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE):
88 kW - 117 Ch à 9.500 min^{-1}
Couple max. à l'arbre (95/1/CE):
98 Nm à 7.000 min^{-1}
Régime max.:
10.000 min^{-1}

F

Important
Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution
Desmodromique, *quatre soupapes par cylindre, actionnées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies étagées et courroies crantées.*

Schéma de la distribution desmodromique *(fig. 50)*
1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur);
2) pastille de réglage culbuteur supérieur;
3) demi-lunes;
4) pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur);
5) ressort de rappel du culbuteur inférieur;
6) culbuteur de fermeture (ou inférieur);
7) arbre à cames;
8) soupape.

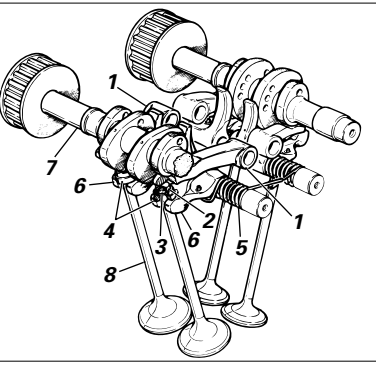


fig. 50

Performances
La vitesse de pointe, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.
Vitesse max. (en solo):
255 Km/h.

Bougies d'allumage
Marque:
CHAMPION
Type:
RA 59 GC.

Système de freinage

Frein avant
A double disque perforé.
Matériau:
acier
Diamètre du disque:
320 mm
Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.
Surface de freinage:
88 cm^2
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Garniture:
TOSHIBA TT2802
Type de maître-cylindre:
PS 16.

Frein arrière
A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque:
245 mm
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage:
25 cm^2
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque:
BREMBO
Type:
P34.
Garniture:
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre:
PS 11

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

F

Transmission

Embrayage à sec actionné par levier main gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à denture droite.
Rapport:
32/59
Boîte à 6 vitesses avec engrenages toujours en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne:
15/43.
Rapports totaux:
1e 15/37
2e 17/30
3e 20/27
4e 22/24
5e 24/23
6e 28/24
Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne:
Marque:
DID
Type:
525 HV
Dimensions:
5/8"x5/16"
Nombre de maillons:
102.

Important

Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants
Angle de braquage (de chaque côté):
30°
Angle de chasse:
24°
Chasse:
102 mm.

Roues
Jantes en alliage léger à cinq branches.

Avant
Marque:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"

Arrière
Marque:
BREMBO
Dimensions:
5,50x17"
Les roues AV et AR sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type "tubeless".
Dimensions:
120/70-ZR17

Arrière
Radial, type "tubeless".
Dimensions:
180/55-ZR17.

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée, dotée de réglage extérieur de l'action freinante hydraulique en extension, compression et dans la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.
Diamètre tubes porteurs:
43 mm
Débattement sur l'axe des tubes:
130 mm.

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier, entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur avec réservoir séparé, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier. Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur.
Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement:
65 mm
Débattement roue arrière:
148 mm

Coloris disponibles pour chaque modèle
Rouge anniversary Ducati réf. 473.101;
Bleu métallisé Ducati réf. 291.800;
Jaune Ducati réf. 473.201;
Gris fer Ducati réf. 291.600.

Circuit électrique

Se compose des principaux éléments qui suivent:
phare avant *dont:*
unité code polyellipsoïdale à condensateur ***12V-55W****;*
unité feu de route12V-55W;
feu de position *avec ampoule* ***12V-5W****.*
Tableau de bord, *lampes témoin* ***12V-1,2W*** *et lampes d'éclairage instrument* ***12V-2 et 3W****.*
Commandes électriques *aux demi-guidons:*
Clignotants de direction, *ampoules* ***12V-10W****.*
Avertisseur sonore.
Contacteurs de feux stop.
Batterie, 12V-10 Ah.
Alternateur, 12V-520W.
Régulateur électronique, *protégé par fusible de* ***40 A****.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feu arrière, *ampoule à double filament,* ***12V-5/21W*** *pour signaler l'arrêt, et feu de position; ampoule* ***12V-5W*** *pour éclairage de plaque à numéro.*

Notes

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 53.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (fig. 50.1) est placée au côté gauche du cadre derrière le phare. Pour avoir accès à la boîte à fusibles, il faut retirer le cache latéral gauche protegeant le tableau de bord (voir page 42).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Au circuit ne sont reliés que 7 fusibles, un seulement étant de réserve.

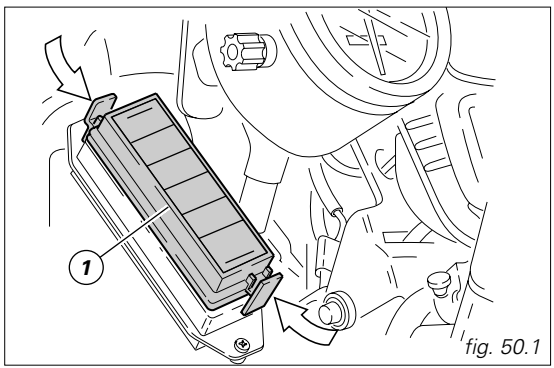


fig. 50.1

F

Le fusible placé près de la batterie (fig. 50.2) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (2).
On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (3, fig. 50.3).

Important
Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position ***OFF.***

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.

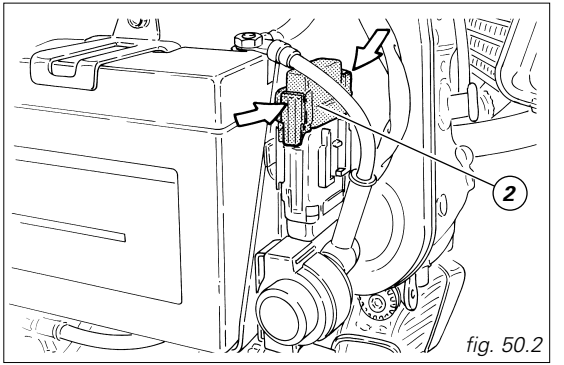


fig. 50.2

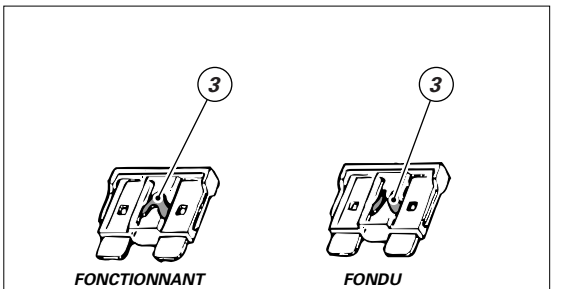


fig. 50.3

Légende plan de câblage électrique/injection

1) Avertisseur sonore
2) Antenne système anti-démarrage
3) Commutateur poignée droite
4) Relais principal
5) Boîte à fusibles
6) Boîtier électronique système anti-démarrage
7) Unité clé de contact
8) Démarreur électrique
9) Solénoïde de démarrage
10) Batterie
11) Transmetteur température eau tableau de bord
12) Ventilateur
13) Clignotant de direction arrière droit
14) Feu arrière
15) Eclairage de plaque à numéro
16) Clignotant de direction arrière gauche
17) Prise de courant 12V
18) Réservoir de carburant
19) Autodiagnostic
20) Bobine cylindre horizontal
21) Bobine cylindre vertical
22) Injecteur cylindre horizontal
23) Injecteur cylindre vertical
24) Potentiomètre papillons
25) Capteur de tours moteur/position
26) Transmetteur température eau boîtier
27) Boîtier électronique 5.9M
28) Fusible de régulateur
29) Régulateur
30) Alternateur
31) Contacteur béquille
32) Contacteur point mort
33) Contacteur pression huile
34) Contacteur arrière feu STOP
35) Contacteur avant feu STOP
36) Intermittence clignotants de direction
37) Commutateur gauche
38) Tableau de bord
39) Relais feux
40) Clignotant de direction avant gauche
41) Phare
42) Clignotant de direction avant droit
43) Relais injection

Code couleur des fils
P *Rose*
Gr-Bk *Gris-Noir*
Y-G *Jaune-Vert*
G *Vert*
R-G *Rouge-Vert*
W-R *Blanc-Rouge*
O-Bk *Orange-Noir*
V-Bk *Violet-Noir*
Y *Jaune*
W-B *Blanc-Bleu*
Bn *Marron*
G-W *Vert-Blanc*
O-W *Orange-Blanc*
R-Bk *Rouge-Noir*
R-B *Rouge-Bleu*
Gr-R *Gris-Rouge*
R *Rouge*
G-Bk *Vert-Noir*
V *Violet*
Y-Bk *Jaune-Noir*
Gr *Gris*
G-B *Vert-Bleu*
Lb *Bleu ciel*
Bk *Noir*

Notes
Le plan du câblage électrique se trouve en fin de manuel.

Légende boîte à fusibles

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Interrupteur général*	*30 A*
2-10	*Relais feux*	*20 A*
3-11	*Stop, avertisseur sonore et ventilateur*	*15 A*
4-12	*Alimentation boîtier électronique*	*3 A*
5-13	*Key sense*	*7,5 A*
6-14	*Injection*	*20 A*
7-15	*Afficheur*	*3 A*
8-16	*Prise de courant*	*3 A*

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

km	Nom du Ducati Service	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F

F

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATI *ST4s*

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einlaufzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.

Viel Vergnügen!

Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

D

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6
Garantie 6
Symbole 6
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 7
Fahrten mit voller Ladung 8
Erkennungsdaten 9

Fahrsteuerungen 10
Anordnung der Motorradsteuerungen 10
Instrumentenbrett 11
Mehrfunktionsanzeige 12
Das Immobilizersystem 13
Schlüssel 13
Code Card 14
Funktionsweise 15
Ersatzschlüssel 15
Zündschalter und Lenkradschloss 16
Linker Umschalter 16
Kupplungshebel 17
Starterhebel 17
Rechter Umschalter 18
Gasdrehgriff 18
Vorderradbremshebel 18
Pedal der Hinterradbremse 18
Gangschaltpedal 19
Einstellung der Position des Fußschalthebels und des Hinterradbremspedals 20

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 21
Anordnung am Motorrad 21
Kraftstofftankverschluss 22
Sitzbank- und Helmschloss 23
Seitenständer 24
Aufbockgriff 25
Stromanschluss 25
Motorradbock 26
Rückspiegel 27
Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel 28
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein 30

Gebrauchsnormen 32
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 32
Kontrollen vor dem Motoranlass 34
Motoranlass 35
Start und Fahrt des Motorrads 37
Bremsen 37
Anhalten 38
Parken 38
Tanken 39
Mitgeliefertes Zubehör 40

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 41
Abnahme der Verkleidung 41

D

Seitenkoffer 44
Anheben des Kraftstofftanks 45
Austausch und Reinigung der Luftfilter 46
Kontrolle des Kühlfüssigkeitspegels 47
Pegelkontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitspegels 48
Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen 49
Schmieren der Gelenke 49
Regulierung des Gaszugs 50
Aufladen der Batterie 51
Spannen der Antriebskette 52
Schmieren der Antriebskette 53
Austausch der Glühbirnen 53
Ausrichten des Scheinwerfers 58
Reifen 60
Kontrolle des Motorölpegels 62
Reinigung oder Austausch der Zündkerzen 63
Allgemeine Reinigung 63
Längere Ausserbetriebsetzung 65
Wichtige Hinweise 65

Technische Daten 66
Maße 66
Gewichte 66
Betriebsstoffe 67
Motor 68
Ventilsteuerung 68
Leistungen 69
Zündkerzen 69
Bremsen 69
Antrieb 70
Rahmen 71
Räder 71
Reifen 71
Radaufhängungen 72
Verfügbare Farben 72
Elektrische Anlage 73

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten 77

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn Motorräder bei Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

D

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.

Achtung
Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis
Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Um das Motorrad verwenden zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Fahrer und Beifahrer müssen **immer** einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn bereit zu sein, muss der Fahrer die Lenkerhälften **immer** fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am an der Sitzbank angebrachten Griff festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen sind zu beachten.
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*
Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.
*Beim Tanken **stets** den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.
Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Ladung vollkommen sicher und mit einem gehobenen Fahrtkomfort reisen kann. Die Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Mit montierten Seitenkoffern nie schneller als 130 km/h fahren. Diese Geschwindigkeit muss weiter herabgesetzt werden, wenn sich die Reifen in einem schlechten Zustand befinden, die Straßenverhältnisse schlecht sind oder die Sicht behindert ist.

Informationen über die Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden. Gesamtgewicht: 420 kg

Das Gepäck darf, allein gewogen, auf keinen Fall 23 kg überschreiten und muss folgendermaßen aufgeteilt werden (Abb. 1):

max. 9 kg pro Seitenkoffer;

max. 5 kg für die Tanktasche.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten. Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben. Keinerlei voluminöse und schwere Elemente am Lenkerkopf oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte. Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Falls Seitenkoffer (sind beim Ersatzteildienst Ducati erhältlich) montiert wurden:

das Gepäck und das Zubehör gleichmäßig, ihrem Gewicht entsprechend, aufteilen und so auf die Seitenkoffer verteilen;

die Seitenkoffer mit dem entsprechenden Schlüssel abschließen.

Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 60 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

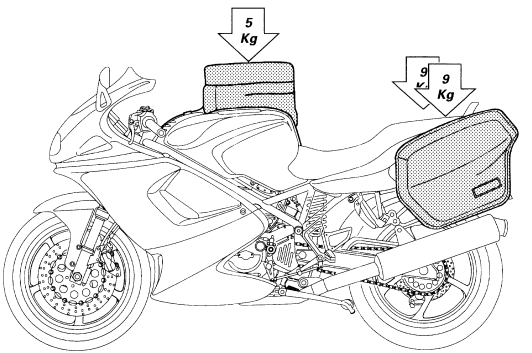


Abb. 1

Erkennungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 2.1) und eine für den Motor (Abb. 2.2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

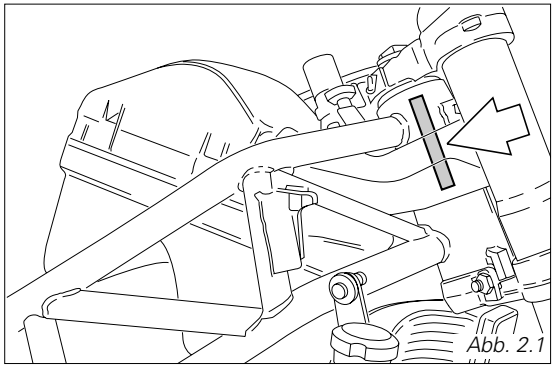


Abb. 2.1

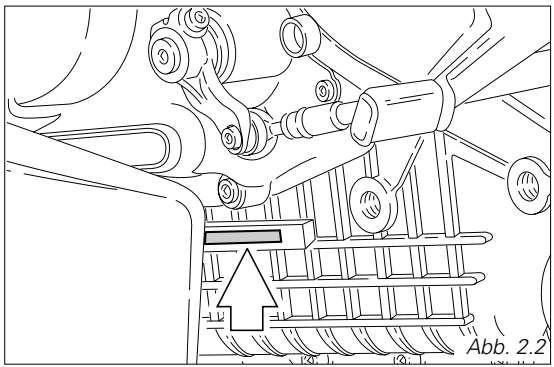


Abb. 2.2

FAHRSTEUERUNGEN

Achtung
Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Einsatz der entsprechenden Steuerungen, müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen *(Abb. 3)*

1) Instrumentenbrett
2) Zündschalter und Lenkradschloss
3) Linker Umschalter
4) Kupplungssteuerhebel
5) Starterhebel
6) Rechter Umschalter
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Gangschaltpedal
10) Hinterradbremspedal

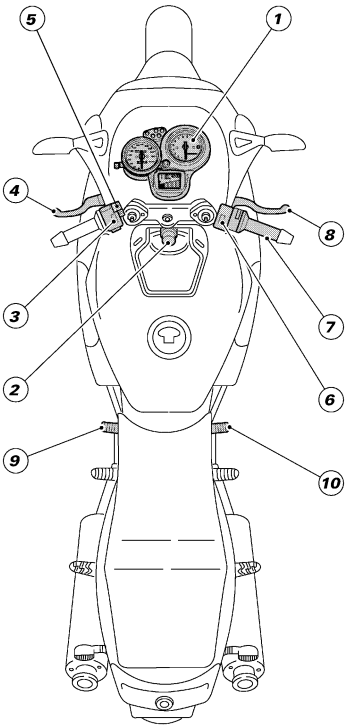


Abb. 3

Instrumentenbrett *(Abb. 4.1)*
1) ***Tachometer*** *(km/h).*
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
a) ***Kilometerzähler*** *(km).*
Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an.
b) ***Tageskilometerzähler*** *(km).*
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.
c) ***Rückstellknopf für Tageskilometerzähler.***
Durch sein Drehen wird der Tageskilometerzählers auf "0000" zurückgesetzt.
2) ***Drehzahlmesser*** *(min^{-1}).*
Zeigt die Motordrehzahl an.
3) ***Grüne Kontrollleuchte N.***
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.
4) ***Gelbe Kontrollleuchte*** .
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve steht und noch circa 6 Liter Kraftstoff, die einem Anzeigebalken (9.1, Abb. 4.2) entsprechen, vorhanden sind.
5) ***Grüne Kontrollleuchte*** ⇦⇨.
Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.
6) ***Rote Kontrollleuchte*** .
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ***ON*** *gestellt wird und muss einige Sekunden nach dem Anlass erlöschen. Er kann vorkommen, dass sie bei einem sehr heißem Motor kurz aufleuchtet, muss in diesem Fall aber bei steigender Drehzahl erlöschen.*

Wichtig
Leuchtet diese Kontrollleuchte weiter auf, darf man nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

7) ***Blaue Kontrollleuchte*** .
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass das Fernlicht eingeschaltet ist.
8) ***Mehrfunktionsanzeige.***
Hier werden vier Funktionen (siehe Seite 12) angezeigt.
9) ***Rote Kontrollleuchte.***
Blinkt auf, wenn das Motorrad abgestellt wurde (Immobilizer aktiv).

Hinweis
Wurde der Immobilizer einmal aktiviert, blinkt die Kontrollleuchte für 48 Stunden weiter, erlöscht dann, doch die Funktion bleibt weiterhin aktiv.

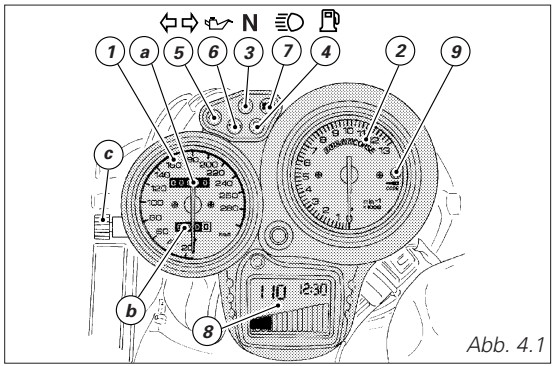


Abb. 4.1

D

Mehrfunktionsanzeige *(Abb. 4.2)*
9.1) Kraftstoffanzeige .
Die im Tank vorhandene Kraftstoffmenge wird durch volle Anzeigebalken dargestellt. Ist nur noch ein einziger voller Balken erkennbar, beginnt dieser aufzublinken, gleichzeitig leuchtet dann auch die Reservekontrollleuchte (4, Abb. 4.1) auf.
9.2) Wassertemperaturanzeige .
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an. Bei noch kaltem Motor blinkt hier die Angabe ***LO*** *auf. Ab einer Motortemperatur von 45 °C werden die jeweiligen Werte angezeigt. Bei einem Erreichen von 120 °C, der Höchsttemperatur des Motors, beginnt diese Anzeige aufzublinken.*

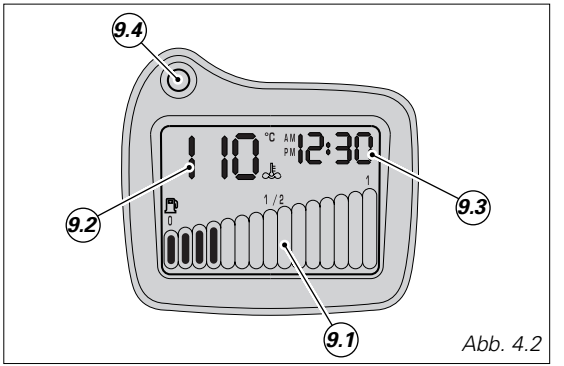


Abb. 4.2

Wichtig
Das Motorrad darf nicht verwendet werden, wenn der Motor die Höchsttemperatur erreicht hat, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

9.3) Uhr.
Zeigt Stunden und Minuten an.
9.4) Einstelltaste für Uhr.
Durch ein impulsartiges Drücken, wird die Minutenangabe vorverstellt, hält man sie niedergedrückt, erhält man den Schnelldurchlauf der Ziffern.

D

Das Immobilizer-System

Um das Motorrad noch sicherer gegen Diebstähle zu gestalten, wurde das Motorrad mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.

Jeder Schlüssel ist mit einer elektronischen Vorrichtung ausgestattet, die beim Anlassen das von einer im Schalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal stellt in einen sogenannten "Befehl" dar, der bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und durch den das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel *(Abb. 4.3)*

Gemeinsam mit dem Motorrad wird folgendes geliefert:
- 1 Schlüssel A (ROT),
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- als Zündschlüssel,
- zum Öffnen des Kraftstofftanks,
- zum Öffnen der Sitzbank.

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen der Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren der anderen schwarzen Schlüssel.

Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird Ihnen ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren.

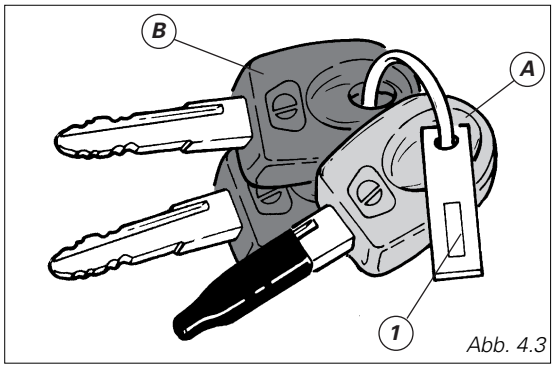


Abb. 4.3

D

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird Ihnen eine CODE CARD ausgehändigt, auf der folgendes angegeben ist:

A) (Abb. 5) der für einen eventuellen Notstart zu verwendende elektronische Code;

B) (Abb. 5) der mechanische Schlüsselcode, den Sie beim Kundenservice der DUCATI angeben müssen, falls Sie Ersatzschlüssel benötigen.

Achtung

Die CODE CARD ist an einem sicheren Ort aufzubewahren. Es wird empfohlen, den auf der CODE CARD angegebenen Code für den Fall eines erforderlichen Notstarts immer bei sich zu haben.

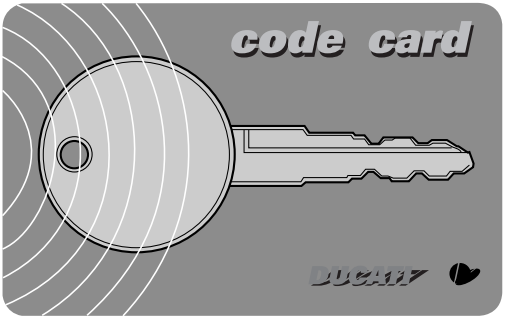


Abb. 4.4

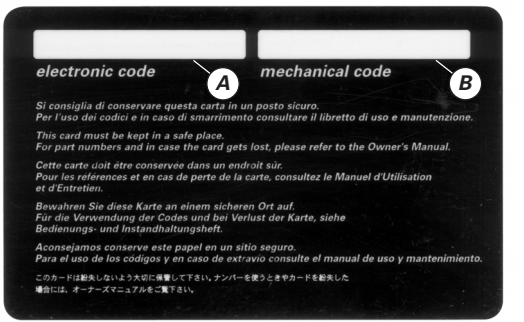

electronic code
A
mechanical code
B
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

Abb. 5

D

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Schlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorblockierung. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin, kann folgendes geschehen:

1) wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte CODE am Instrumentenbrett kurz auf; das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Blockierung des Motors auf; durch Drücken der START-Taste, kann der Motor gestartet werden;

2) erlischt die Kontrollleuchte CODE nicht, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall, wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf erneut auf ON zu schalten. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen.

Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem Kundendienst der DUCATI in Verbindung.

Achtung

Starke Stöße können die Elektrokomponenten des Schlüssels beschädigen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an den Kundendienst der DUCATI wenden und muss diesem alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorweisen. Der Kundenservice der DUCATI wird alle neuen und noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel) und kann den Kunden auch dazu auffordern, sich als Inhaber des Motorrads auszuzuweisen. Die Codenummern der während der Speicherung nicht vorgewiesenen Schlüssel werden gelöscht, dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verlorenen Schlüssel nicht mehr für den Anlass des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Sollte das Motorrad an einen anderen Besitzer übergehen, müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

D

Zündschlüsselschalter und Lenkradschloss
(Abb. 6)
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:
*A) **ON**: Funktion von Lichtern und Motor befähigt.*
*B) **OFF**: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.*
*C) **LOCK**: Lenker blockiert.*
*D) **P**: Standlicht und Lenkradschloss.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

Linker Umschalter *(Abb. 7)*
1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, zwei Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.
2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der kleine Hebel an der Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niedergedrückt werden.
3) Drucktaste = Hupe.
4) Drucktaste = Lichthupe.

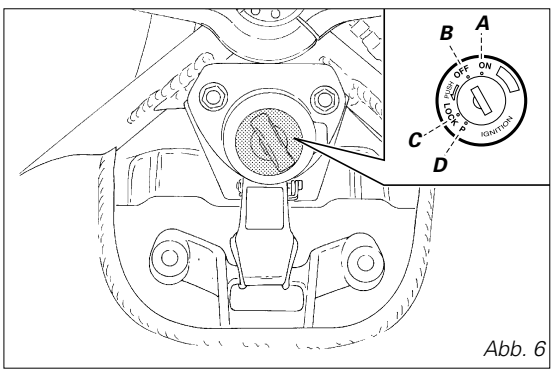


Abb. 6

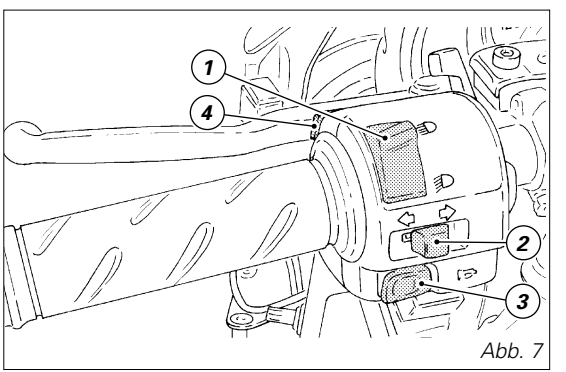


Abb. 7

D

Kupplungshebel *(Abb. 8)*
Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Durch sein Anziehen zum Lenkergriff hin, wird die Übertragung des Antriebs des Motors zum Getriebe, d.h. also zum Antriebsrad, unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von Bedeutung, inbesondere aber beim Anfahren.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.

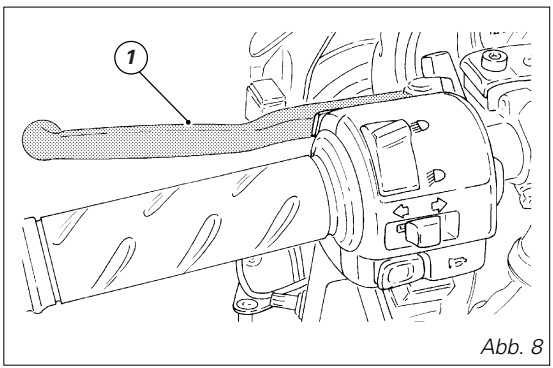


Abb. 8

Starterhebel *(Abb. 9)*
Die Steuerung des Starters dient einem schnelleren Anlass eines noch kalten Motors und, nach dem Anlass, der Anhebung, der Leerlaufdrehzahl.
Positionen der Steuerung:
A) (senkrecht) = Steuerung nicht aktiviert.
B) = Steuerung vollständig aktiviert.
Dieser Hebel kann auch auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch man eine stufenweise Erwärmung des Motors erhält.

Wichtig
Diese Vorrichtung darf nicht verwendet werden, wenn der Motor bereits warm ist. Nicht mit aktiviertem Starter fahren.

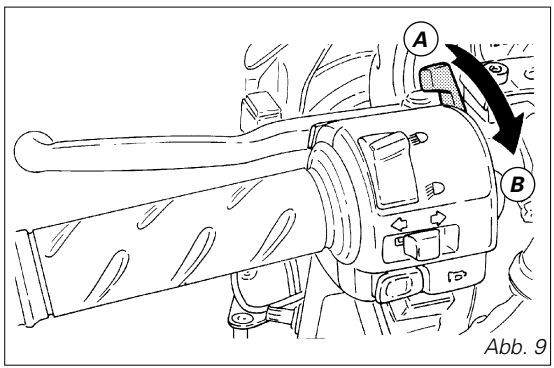


Abb. 9

D

Rechter Umschalter *(Abb. 10)*
1) Umschalter, Steuerung der Beleuchtung auf drei Positionen:
nach rechts **O** *= Licht ausgeschaltet;*
Mitte ≡D *= vorderes und hinteres Standlicht, Kennzeichen- und Instrumentenbrettbeleuchtung eingeschaltet;*
nach links ☼ *= Scheinwerfer, vorderes und hinteres Standlicht, Kennzeichen- und Instrumentenbrett-beleuchtung eingeschaltet.*

2) Schalter, ***MOTORSTOP****, zwei Positionen:*
Position ∩ ***RUN*** *= Fahrt.*
Position ⊠ ***OFF*** *= Motorstop.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position ∩ *zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.*

Wichtig
Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung und schaltet den Motor dann unter Anwendung des Schalters (2) ab und lässt den Zündschlüssel auf ***ON****, kann dies zum Verbrauch der Batterie führen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

3) Drucktaste ⏲ *= Motoranlass.*

Gasdrehgriff *(Abb. 10)*
Der Gasdrehgriff, auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Ventile des Drosselklappen-körpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt er automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

Vorderradbremshebel *(Abb. 10)*
Durch Ziehen dieses Hebels (4) zum Gasdrehgriff, betätigt man die Vorderradbremse. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf den Seiten 35 und 36 lesen.

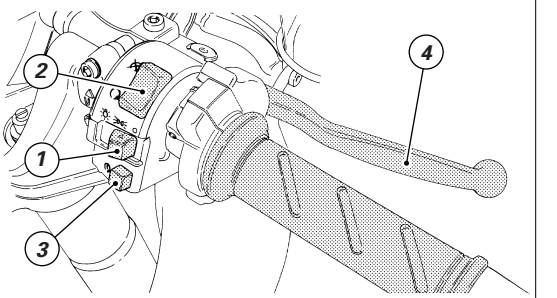


Abb. 10

Pedal der Hinterradbremse *(Abb. 11)*
Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen. Es handelt sich um ein hydraulisches Steuerungssystem.

Gangschaltpedal *(Abb. 12)*
Die Ruheposition des Gangschaltpedals, in die es beim Loslassen automatisch wieder zurückspringt, befindet sich in der Mitte ***N****. Es verfügt über zwei Positionen:*
nach unten = wird das Pedal nach unten gedrückt, wird der 1. Gang eingelegt oder auf niedrigere Gänge zurückgeschaltet. Dabei kommt es am Instrumentenbrett zum Erlöschen der Kontrollleuchte ***N****.*
nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

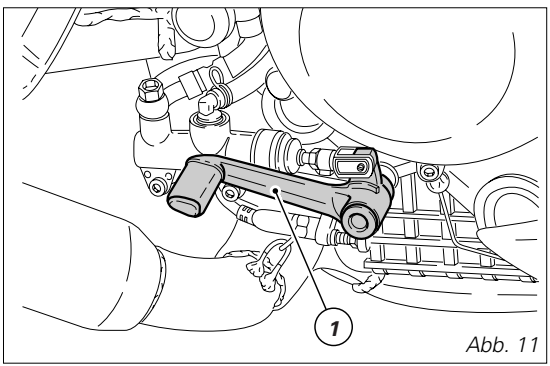


Abb. 11

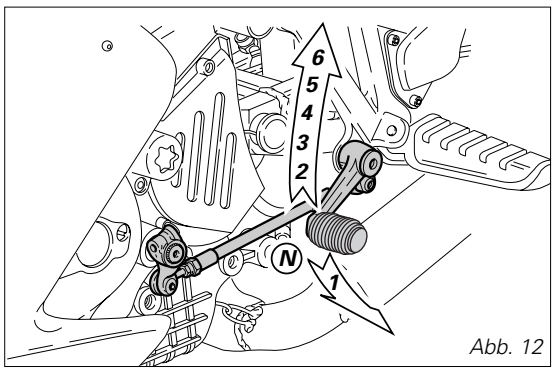


Abb. 12

D

Einstellung der Position des Fußschalthebels und des Hinterradbremspedals

Zur Anpassung an die Ansprüche der Fahrer besteht die Möglichkeit, die Position des Schalthebels und des Hinterradbremspedals den Fußrasten gegenüber entsprechend einzustellen.
Die Position des Schalthebels kann wie folgt geändert werden: Den Stab (1) blockieren, dann die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.

Den Stab (1) durch Ansetzen eines offenen Schlüssels am Sechskant drehen und dabei den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen den Stab anziehen.
Die Position des Pedals der Hinterradbremse kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (4) lockern. Über die Einstellschraube (5) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen, dann die Kontermutter (4) anziehen. Durch das Betätigen des Bremspedals prüfen, ob es ein Spiel von circa 1,5÷2 mm aufweist bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) des Bremszylinderstabs lockern. Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben. Zur Minderung lockern. Die Kontermutter (6) anziehen, dann das Spiel erneut prüfen.

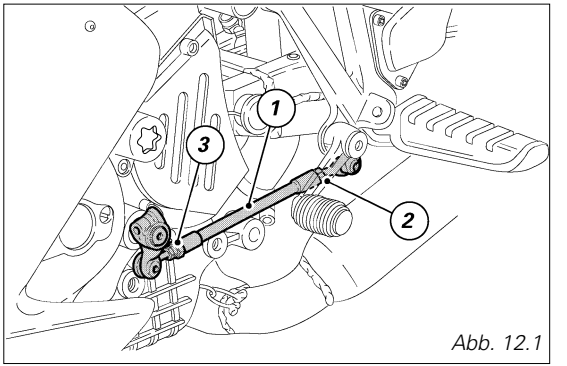


Abb. 12.1

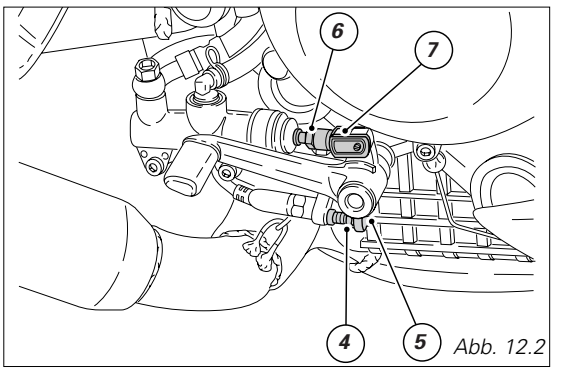


Abb. 12.2

Anordnung am Motorrad *(Abb. 13)*
1) Kraftstofftankverschluss
2) Sattel- und Helmschloss
3) Seitenständer
4) Motorradaufbockgriff
4) Mittlerer Bock
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
8) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
9) Stromanschlussbuchse

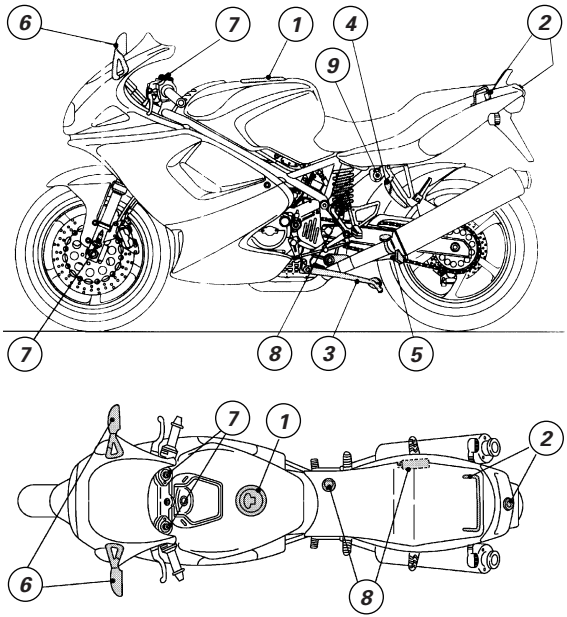


Abb. 13

Kraftstofftankverschluss *(Abb. 14)*

Öffnen
Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken, um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und so das Schloss aufsperren. Den Verschluss anheben.

Schließen
Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel in seine Ausgangsstellung gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis
Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tankvorgang (siehe Seite 39) muss man sich immer davon überzeugen, daß der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

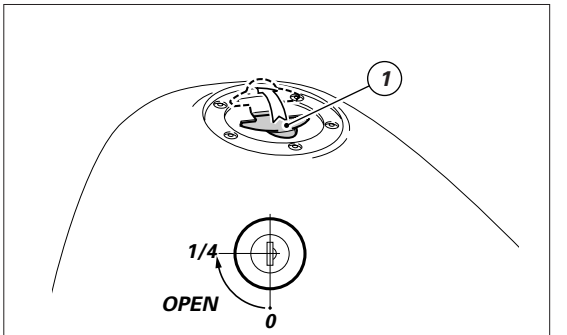


Abb. 14

D

Sitzbank- und Helmschloss

Öffnen *(Abb. 15.1)*
Den Zündschlüssel in das Schloss (4) einstecken und im Uhrzeigersinn um circa 1/4 drehen. Dabei kommt es zum Hochschnappen des hinteren Sitzbankteils. Die Sitzbank nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Festklemmvorrichtungen (1) lösen.
Im hinteren Sitzbankteil, d.h. im Stauraum, befindet sich der Helmbefestigungsgurt (2) (siehe Seite 40). Das Ende dieses Gurts durch den Helm ziehen und in einen der beiden Häken (3) einhaken. Den Helm heraushängen lassen (Abb. 15.2) und zur Befestigung die Sitzbank montieren.

Achtung
Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorad geparkt wird. Den Helm niemals beim Fahren daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.

Schließen
Sich darüber vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil der Sitzbank-unterseite unter die Bügelschraube des Rahmens schieben, dann den hinteren Teil so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Keils im Schloss vernehmbar ist. Sich davon überzeugen, daß die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, dann den Schlüssel abziehen.

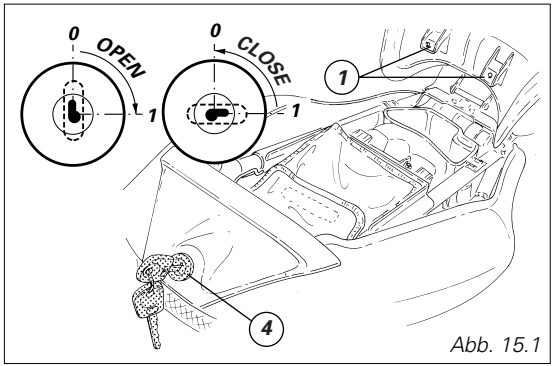


Abb. 15.1

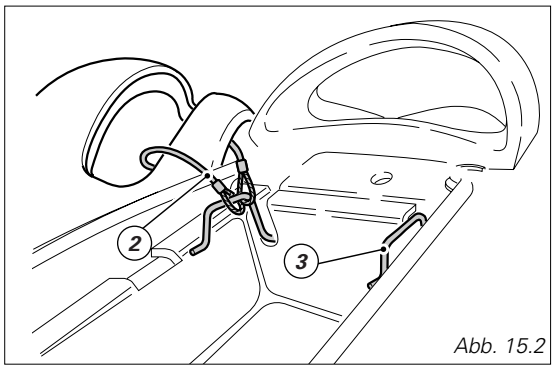


Abb. 15.2

D

Diebstahlschloss *(Abb. 15.3)*
Unter der Sitzbank ist ein Diebstahlschloss (1) angeordnet, welches nach dem Lösen des Gummis (2) herausgenommen werden kann.
Es wird empfohlen, diese Sicherung zusätzlich zum Lenkradschloss zu verwenden, wenn man das Motorrad parkt.

Achtung
Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Losfahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktiontüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer negativ beeinflussen.

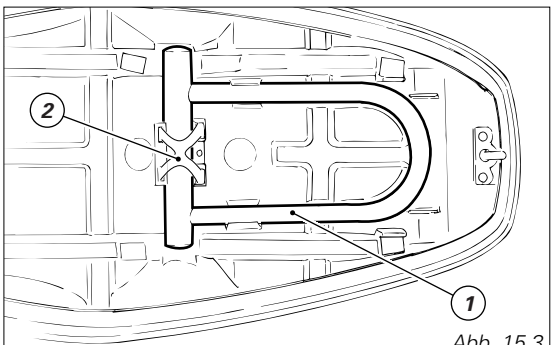


Abb. 15.3

Seitenständer *(Abb. 16)*

Wichtig
Den Seitenständer nur dann zum Abstützen des Motorrads verwenden, wenn man es kurzzeitig abstellen möchte.
Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen.
An abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers, braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, mss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fußrücken hochgeklappt werden.

Hinweis

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Achtung

Ein Anlassen des Motorrads ist nur bei einem sich in der „Ruheposition" befindlichen Seitenständer möglich, da seine Sicherheitsvorrichtung den Anlass des Motors verhindern würde.

Aufbockgriff

Um ein Ausrichten des Motorrads auf dessen mittleren Bock erleichtern oder es bei Parkmanövern auf engen Raum abstützen zu können, empfehlen wir, dazu den schwenkbaren, am linken Fußrastenbügel des Beifahrers angebrachten Griff (1, Abb. 17) zu verwenden. Den Griff nach außen drehen und ihn so in seine Anwendungsposition bringen. Wird er nicht mehr gebraucht, reicht ein Loslassen aus und er klappt automatisch wieder in seine Ruhestellung zurück.

Stromanschluss

Das Motorrad verfügt über eine spezifische Stromanschlussbuchse (2, Abb. 17), die für die Versorgung des entsprechenden Zubehörs vorgesehen ist. Die Anschlussbuchse wird von einer 3A-Sicherung geschützt.

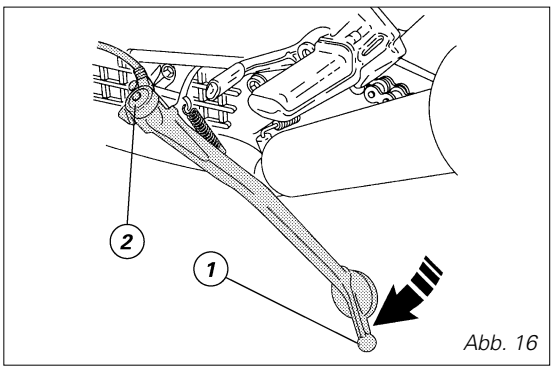


Abb. 16

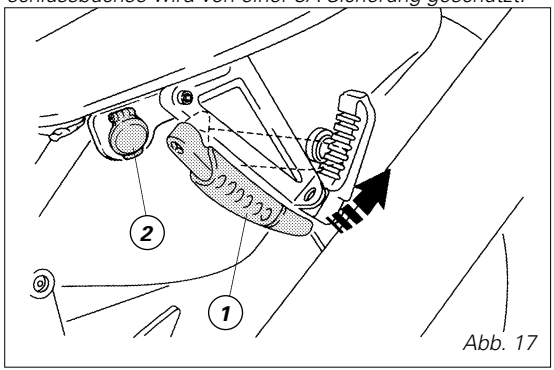


Abb. 17

D

Motorradbock

Um das Motorrad in stabiler Weise parken zu können, immer den mittleren Motorradbock (1, Abb. 18.1) verwenden. Seine Struktur ermöglicht ein Abstützen des Motorrads auch dann, wenn es voll beladen ist.

Achtung

Vor dem Betätigen des Motorradbocks muss man sich darüber vergewissern, dass die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Mit der linken Hand den linken Griff und mit der anderen Hand den Aufbockgriff (2, Abb. 18.2) umfassen. Mit dem rechten Fuß so lange auf die Abstellfläche (3) des mittleren Bocks drücken, bis er mit dem Boden in Kontakt kommt. Gleichzeitig das Motorrad am Aufbockgriff nach hinten hochziehen. Um den mittleren Motorradbock wieder in seine Ruhestellung zu bringen, reicht es aus, das Motorrad so lange nach vorne zu schieben, bis das Hinterrad wieder auf dem Boden zur Auflage kommt. Dabei müssen beide Lenkerhälften fest umfasst werden. Der Motorbock kehrt automatisch wieder in die Ausgangsposition zurück.

Achtung

Vor dem Anfahren immer kontrollieren, ob sich der Motorradbock in seiner Ruheposition befindet.

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) regelmäßig zu prüfen.

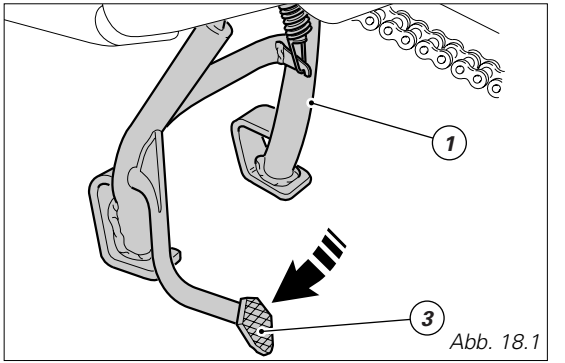


Abb. 18.1

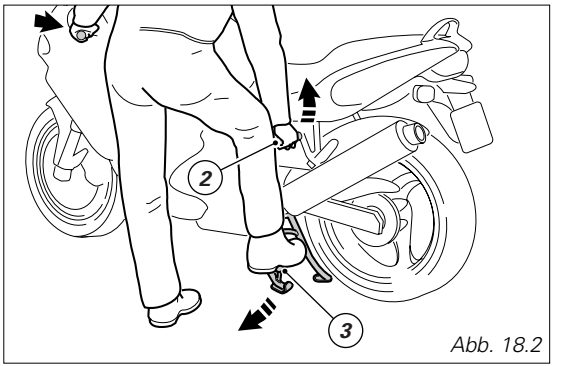


Abb. 18.2

Rückspiegel *(Abb. 19)*
Die Rückspiegel dieses Motorrads setzen sich aus zwei Teilen zusammen, die von einer innen angeordneten Spezialfeder zusammengehalten werden. Letztere ermöglicht im Fall von Stößen der Cockpitverkleidung gegenüber eine kontrollierte Drehung des Spiegels. Nach einer Verstellung sorgt diese Feder dafür, dass der Spiegel wieder in seine Ausgangsstellung zurückklappt.

Wichtig
Sollte es zum Ablösen eines der beiden Teile kommen, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort den Spiegel reparieren oder ersetzen zu lassen.

Achtung
Nie ohne Rückspiegel fahren. Eine mangelnde Sicht nach hinten kann zu schweren Unfällen führen.

Die Linsen der Spiegel sind bifokal und geben dadurch einen weiteren Einsichtswinkel des hinteren Sichtfelds, d.h. ohne toten Winkel:
A) innere Fläche = reell wiedergegebene Sicht;
B) äußere Fläche = erweitert wiedergegebene Sicht.

Achtung
Die Gegenstände liegen näher als sie im Spiegel erscheinen. Dies wird in der äußeren Spiegelfläche (B) noch weiter verstärkt.

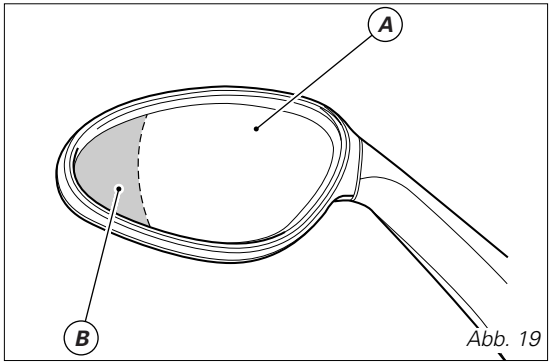


Abb. 19

D

Einstellvorrichtung für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Rückzug) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) (Abb. 20.1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
2) (Abb. 20.1) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
3) (Abb. 20.2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Unter Anwendung eines Schlitzschrraubenziehers kann man die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.
Um die Einstellschraube (3, Abb. 20.2) zu betätigen, muss man einen Schraubenzieher in die durchgehende Bohrung der Radachse an der Achse des Gabelholms einführen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) kann man Einrastgeräusche hören, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Schraubt man diese Schrauben vollkommen ein, bis zu deren Feststellung, erreicht man die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen. Die Standardpositionen sind folgende:

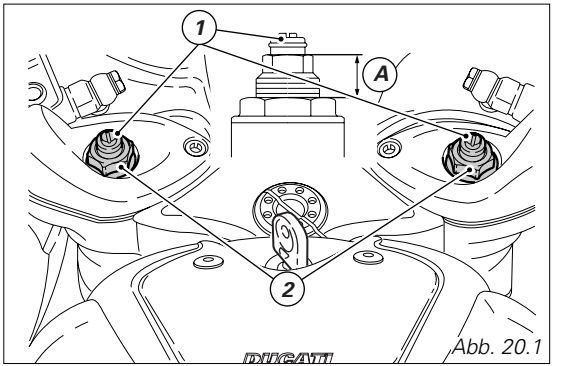


Abb. 20.1

Druckstufe: 12 Einrastungen;
Zugstufe: 11 Einrastungen.
Der Maximalwert beläuft sich auf 14 Einrastungen in der Zugstufe und 14 Einrastungen in der Druckstufe, denen die Position der Mindestdämpfung entspricht.
Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.
Die Höhe an die Vorspannung gebundene Höhe A (Abb. 20.1) kann zwischen 25 und 10 mm variieren.
Die Originaleinstellung entspricht 16 mm.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

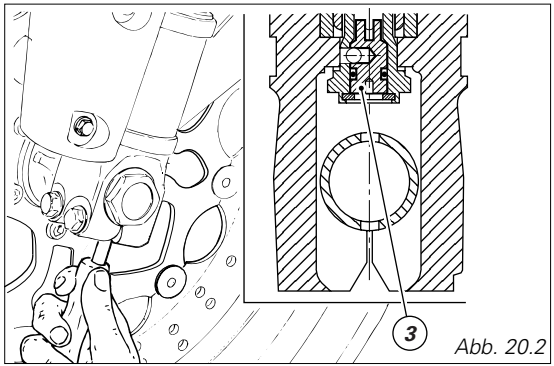


Abb. 20.2

D

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein

Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die ein Anpassen der Motorradposition, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglicht. Die sich an der rechten Seite am Steuergehäuse befindliche Einstellschraube (1, Abb.21.1), reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Die Einstellschraube (2, Abb. 21.2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase.
*Durch ein Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung **H** erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert **S**.*
STANDARDEINSTELLUNG aus der vollkommen geschlossenen Stellung (Uhrzeigersinn):
- die Einstellschraube (1) um 14 Klicks aufdrehen;
- die Einstellschraube (2) um 14 Klicks laufdrehen.
Über den Knauf (3, Abb. 21.2), der im hinteren Bereich rechts unter der Beifahrerfußraste angeordnet ist, wird die Vorspannung der äußeren Feder reguliert.
Für die Änderung der Federvorspannung braucht man nur den Knauf (3) mit der Hand zu drehen. Durch ein Drehen gegen oder im Uhrzeigersinn kann die Vorspannung angehoben bzw. gemindert werden.
Standardlänge der Feder: 149,5 mm.

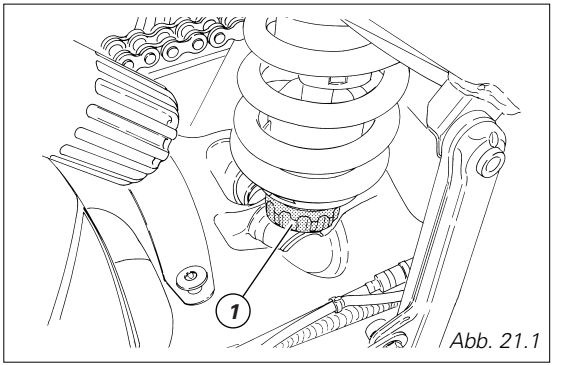


Abb. 21.1

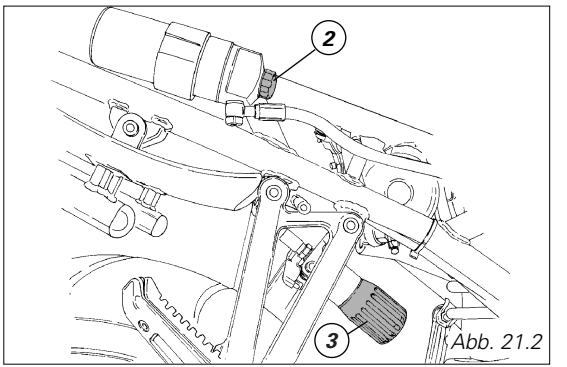


Abb. 21.2

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Wichtig

Hat man vor, einen Beifahrer und Gepäck zu befördern, muss die Feder des Zentralfederbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, damit das dynamische Verhalten des Motorrads verbessert und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn ausgeglichen werden können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erforderlich machen.

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl *(Abb. 22)*
Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:
1) bis 1000 km;
2) ab 1000 bis 2500 km;
3) nach 2500 km.

Bis 1000 km
Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeit darf absolut nicht überschritten werden: 6.000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben. Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und möglichst auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und diese, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf nicht überschritten werden:
7.500 min^{-1}.

D

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Nach 2500 km

Nach der Einlaufzeit bzw. beim normalen Einsatz des Motorrads sollte die folgende Drehzahl nicht überschritten werden:
10.000 min^{-1}.

Das Befolgen dieser Empfehlungen begünstigt die Lebensdauer des Motors und mindert die Erfordernis von Überholungsarbeiten oder Einstellungen.

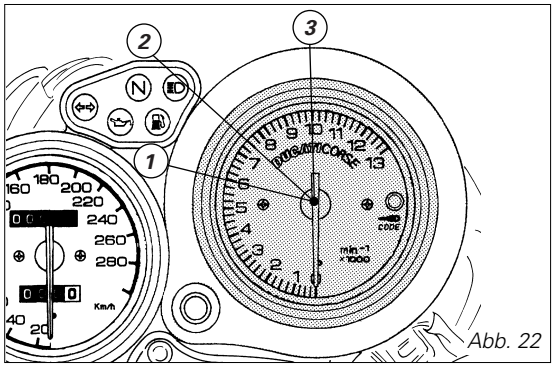


Abb. 22

D

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Werden diese erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht vorgenommen, kann es zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers kommen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 39).

Motorölpegel

Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 62).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.

Kühlmittel

Den Pegel im Ausdehnungsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 47).

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 60).

Funktionalität der Steuerungen

Die Pedal- und die Hebelsteuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Kontrolllleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seiten 53 und 54).

Verschlüsse

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Ständer

Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seiten 24 und 25) und des Motorradbocks (Seite 26) prüfen.

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten, auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motoranlass

Hinweis
Zum Starten eines bereits warmen Motors, muss man, so wie unter Punkt „Hohe Umgebungstemperatur" beschrieben, vorgehen.

Achtung
Vor dem Anlass des Motorrads, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur
(zwischen 10° und 35°C):
1) Den Zündschalter auf die Angabe ***ON*** *(Abb. 23.1) drehen und dabei prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte* ***N*** *und die rote Öldruckkontrollleuchte am Instrumentenbrett aufleuchten.*

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.

Achtung
Der Seitenständer muss sich beim Losfahren immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerecht), da sonst ein Sicherheitssensor an einem Anlass hindern würde.

2) Den Starterhebel in die Position (Abb. 23.2) bringen.

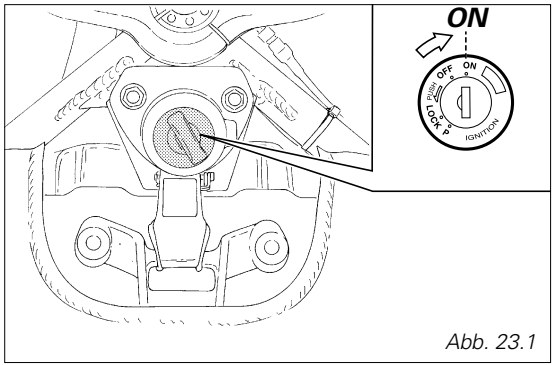


Abb. 23.1

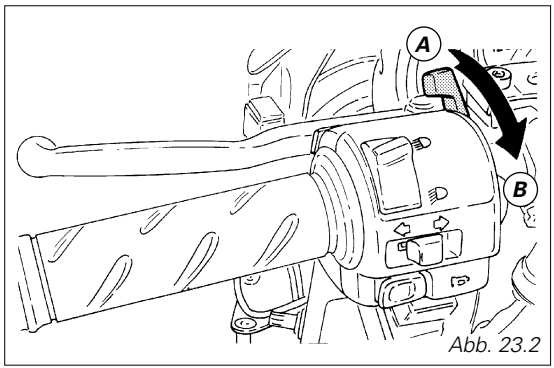


Abb. 23.2

D

3) Sich davon überzeugen, dass sich der Stopschalter (1, Abb. 23.3) auf ***RUN*** *befindet, dann die Startertaste (2) betätigen.*
Den Motorrad spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig
Die elektrische Anlassvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden pro Versuch verwenden und vor einem neuen Startversuch immer erst 10 Sekunden warten.

4) Den Starterhebel nun in die senkrechte Stellung (A) bringen und dadurch den Motor auf eine Umdrehungszahl von circa 1400÷1500 min^{-1} bringen.

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst das Erwärmen des Öls und das Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

5) Während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebel schrittweise auf die Position (A, Abb. 23.3) bringen. Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei vollkommen ausgeschlossenen Starter halten können.

Hohe Umgebungstemperatur *(über 35 °C)*
So wie bereits beschrieben vorgehen, ohne jedoch die Startersteuerung zu verwenden.

Kalte Umgebungstemperatur *(unter 10 °C)*
So wie unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmzeit für den Motor bis auf 5 Minuten hinausziehen.

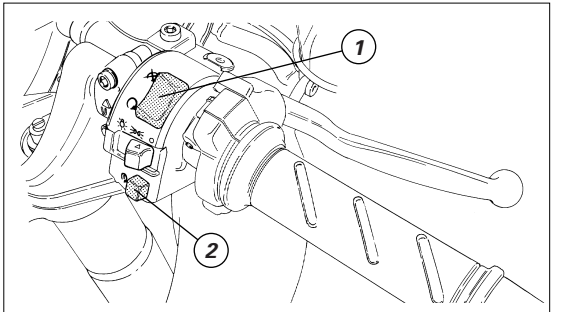


Abb. 23.3

Start und Fahrt des Motorrads

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und die Motordrehzahl mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel heben und den Kupplungshebel zurücklassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch werden die einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf gebracht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen. Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn man an Geschwindigkeit verliert bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen von übermäßig Benzin und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Ebenso zu vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies zur Erwärmung und zu übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führt.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, daß das Motorrad plötzlich ausgeht.

Achtung

Ein voneinander unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung, wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken, muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit mindern, herunter schalten und das Gas zurücklassen. Die Gänge so lange herunter schalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf ***OFF*** *(Abb. 24) stellen und so den Motor ausschalten.*

Wichtig

Den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf ***ON*** *lassen, da sonst die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.*

Parken

Zum Abparken des Motorrads, den Motorradbock (Seite 24) verwenden.
Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel auf ***LOCK*** *(Abb. 26) stellen.*
Zur Diebstahlsicherung wird empfohlen, das mitgelieferte Schloss (siehe Seite 24) zu verwenden.
Falls man in einer Garage oder in anderen Gebäuden parkt, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird. Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position ***P*** *bringen.*

Wichtig

Den Schalter nicht zu lange in der Position ***P*** *belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

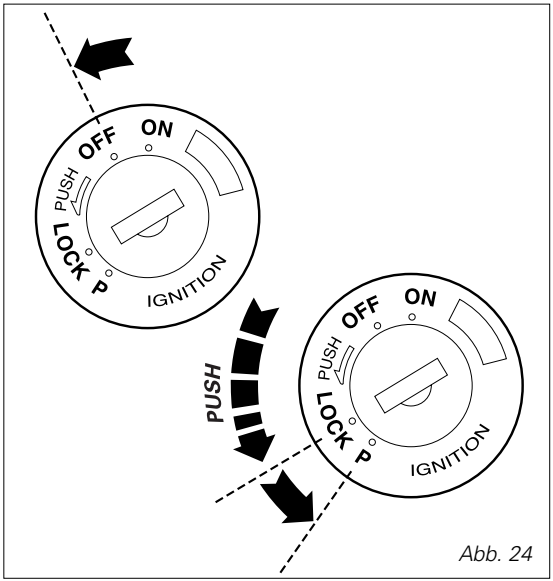


Abb. 24

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffpegel muss unterhalb der Einfüllöffnung der Aufnahme des Tankverschlusses (Abb. 25) bleiben.

Achtung

In der Tankverschlusskammer darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

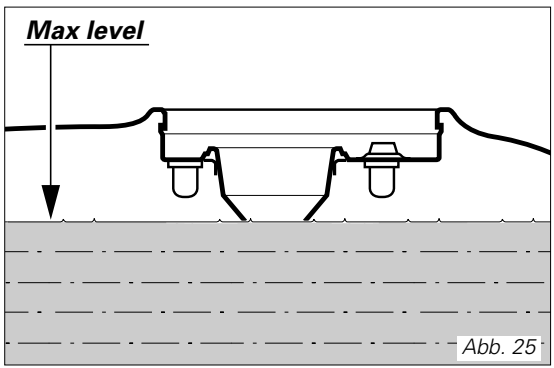


Abb. 25

D

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 26)*
Im Stauraum unter der Sitzbank befindet sich eine Hülle mit folgendem Material:
das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
der Helmbefestigungsgurt;
die Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an dieses Fach gelangen zu können, muss man die Sitzbank, nach dem Öffnen des Sitzbankschlosses (8) entfernen (Seite 23).

Die Werkzeugtasche *(Abb. 27)*
Sie enthält:
1) Sechskant-Zündkerzenschlüssel.
2) Zweifach-Schraubenzieher.
3) Inbusschlüssel.
4) Helmbefestigungsgurt.
5) Verlängerung.
6) Ringschlüssel.

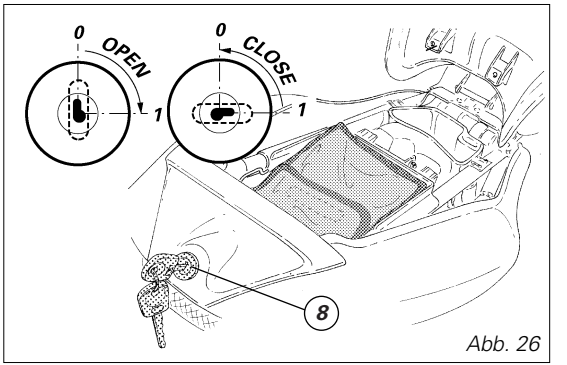


Abb. 26

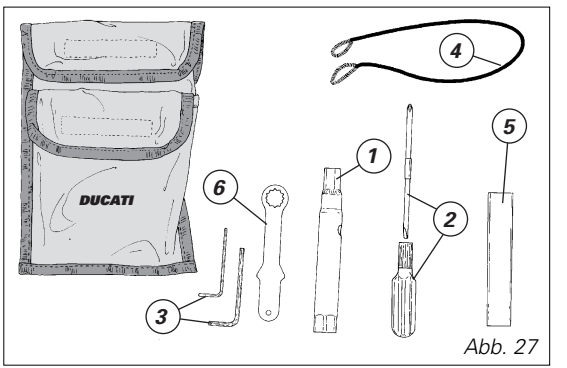


Abb. 27

D

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Verkleidungsteile des Motorrads erforderlich.

Achtung

Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte Befestigung einer der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um eine Beschädigung an den lackierten Verkleidungsteilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, sind bei jeder erneuten Montage die Unterlegscheiben aus Nylon zu verwenden. Einige der Befestigungsschrauben haben ein selbstschneidendes Gewinde. Diese Schrauben nie zu fest anziehen, da dadurch das Gewinde beschädigt werden würden, was an einer späteren Befestigung hindern könnte.

Untere Verkleidungshälften

Die vier Schrauben (1), die die unteren Verkleidungshälften an der oberen Verkleidung befestigen (Abb. 28.1), lösen.

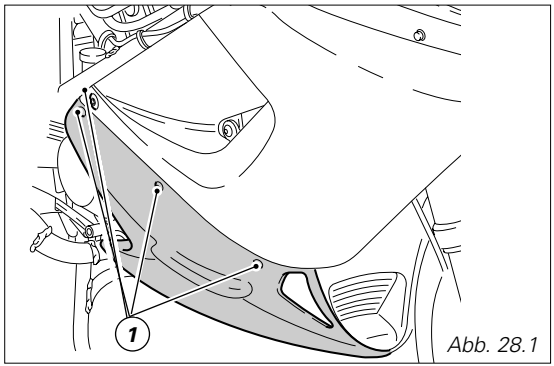


Abb. 28.1

Nun zwei der vier unteren Schrauben (2, Abb. 28.2), welche die Verkleidungshälften und die mittlere Leitplatte untereinander verbinden, lösen.
Die unteren Verkleidungshälften abnehmen.

Seitenverkleidungen des Instrumentenbretts
(Abb. 29)
Die mittlere Schraube (1), die die beiden Verkleidungen untereinander verbindet und die zwei Schrauben (2), die diese am Innenteil des Cockpits befestigen, lösen.

Hinweis
Bei erneuter Montage müssen die Nylonscheiben (3) unter die Schrauben gelegt werden.

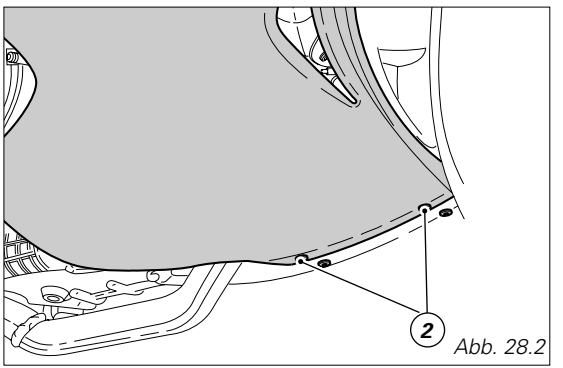


Abb. 28.2

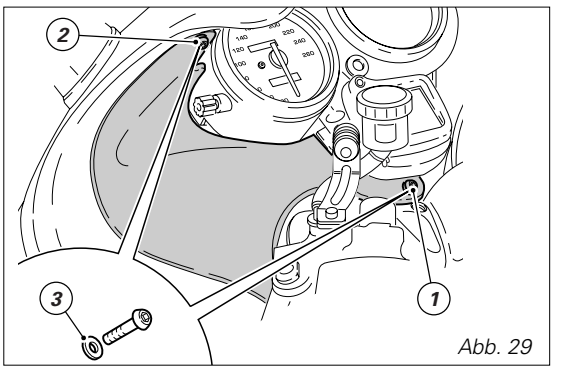


Abb. 29

Cockpitverkleidung

Die seitlichen Verkleidungen abnehmen.
Die vier inneren Schrauben (1, Abb. 30.1) lösen, dann die Rückspiegel abnehmen. Die Kabelanschlüsse der Blinker abstecken.
Die sechs Schrauben (2, Abb. 30.2) für die Befestigung der Cockpitverkleidung an den Verkleidungshälften lösen. Die Cockpitverkleidung über den Scheinwerfer abziehen.

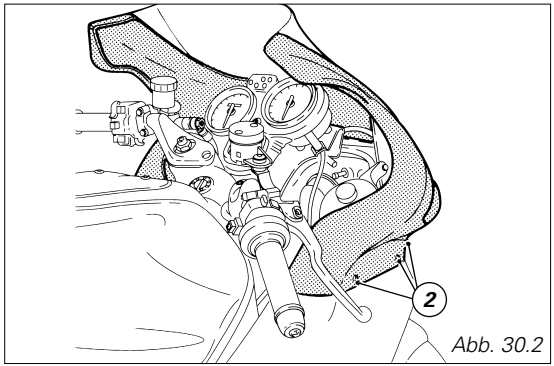


Abb. 30.2

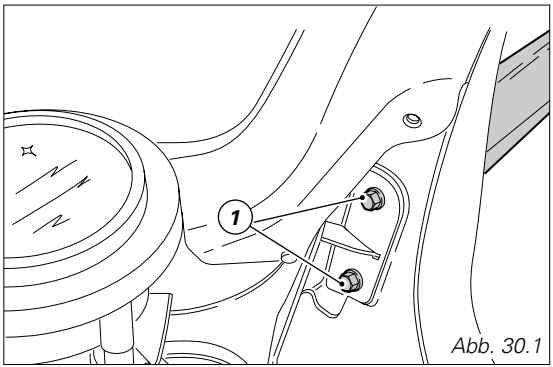


Abb. 30.1

Aneinander geschlossene, obere und untere Verkleidungshälften

Die seitlichen Abdeckungen und die Cockpitverkleidung abnehmen. Die jeweilige Befestigungsschraube (1, Abb. 31.1) der Verkleidungshälften am seitlichen Rahmen, für die linke Seite, oder am Ausdehungsbehälter, für die rechte Seite, und die hinteren Schrauben (2) für deren Befestigung am Rahmenbügel lösen. Die Schraube (3, Abb. 31.2) für die vordere Befestigung jeder Verkleidungshälfte am vorderen Leitblech lösen. Die Schraube (4) für die hintere Befestigung der jeweiligen Verkleidungshälften am Rahmen lösen. Die beiden unteren Schrauben (5), welche die Verkleidungshälften am mittleren Leitblech befestigen, lösen. Eine der beiden Verbindungsschrauben (6) der Verkleidungshälften lösen, diese dann abnehmen.

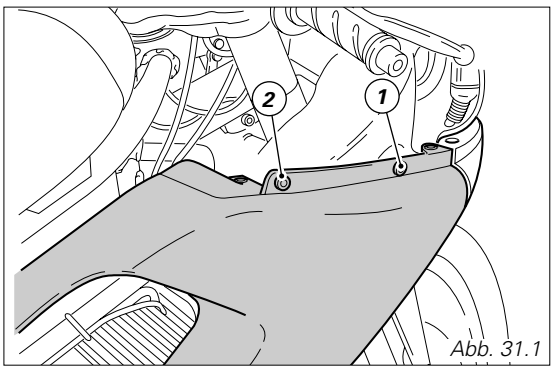


Abb. 31.1

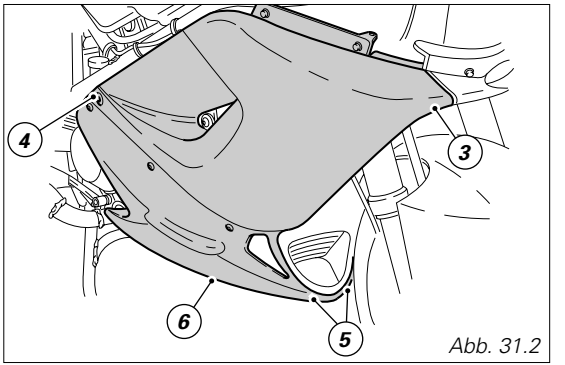


Abb. 31.2

Seitenkoffer

Das Motorrad wurde für eine Montage der Seitenkoffer ausgelegt.

Der Bausatz der Seitenkoffer ist in der gleichen Farbe des Motorrads beim Ersatzteildienst erhältlich. Er enthält außer den Teilen, die für die Montage erforderlich sind, auch die entsprechende Anleitung.

Anheben des Kraftstofftanks

Die zwei Schrauben (1, Abb. 32.1), welche die Abdeckung an der Tankhalterung befestigen, lösen und diese dann über den Zündschalter abziehen. Den elastischen Haken (2, Abb. 32.2) von der Tankhalterung anheben und dabei abziehen. Den Tank anheben, dann den Stützstab (3, Abb. 32.3) aushaken und den Tank gemäß Abbildung auflegen. Nach dem Eingriff, die abgenommen Bestandteile erneut in der den zuvor beschriebenen Arbeiten umgekehrten Reihenfolge montieren.

Achtung

Um zu verhindern, dass Benzin aus der Entlüftung des Tankverschlusses fließt, müssen weniger als 5 Liter Benzin im Tank vorhanden sein (Reserveanzeige auf dem Instrumentenbrett leuchtet auf).

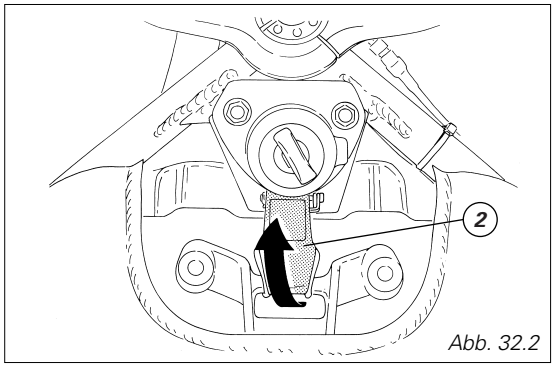


Abb. 32.2

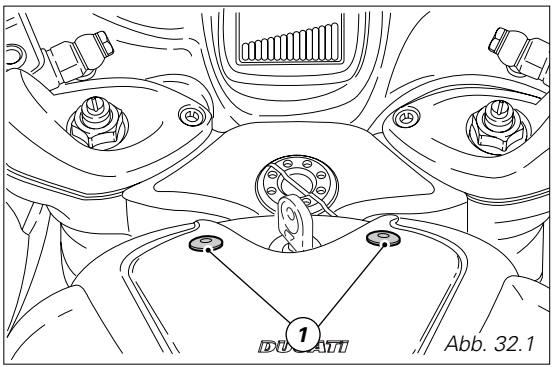


Abb. 32.1

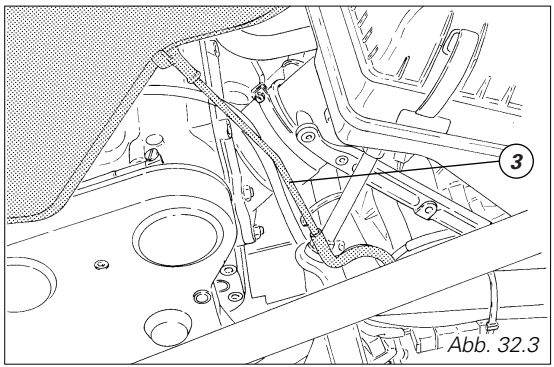


Abb. 32.3

Austausch und Reinigung der Luftfilter

Der Luftfilter muss den im Instandhaltungsplan (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten gemäß ersetzt werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, muss der Benzintank angehoben werden. Für die Abnahme des Filters zuerst die Befestigungsklammern (1, Abb. 33.1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen. Den Filtereinsatz (3, Abb. 33.2) entfernen und austauschen.

Wichtig

Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Benzinverbrauch mit sich bringt, wodurch die Motorleistung gemindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht werden. Das Motorrad niemals ohne Filter fahren. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten in den Motor gelangen und diesen beschädigen.
Den Filter korrekt, gemäß Abbildung (33.2), in seinem Sitz im Filterkasten installieren, dann alle entfernten Elemente montieren.

Wichtig

Falls das Motorrad auf staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.

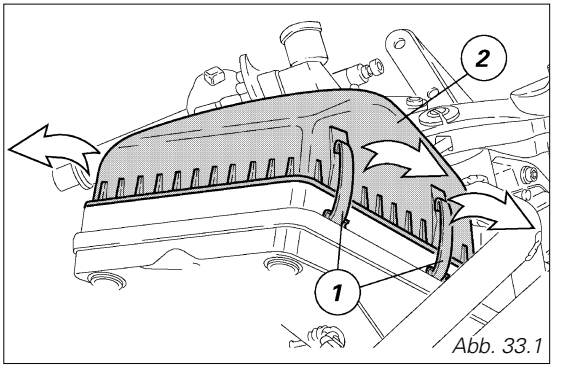


Abb. 33.1

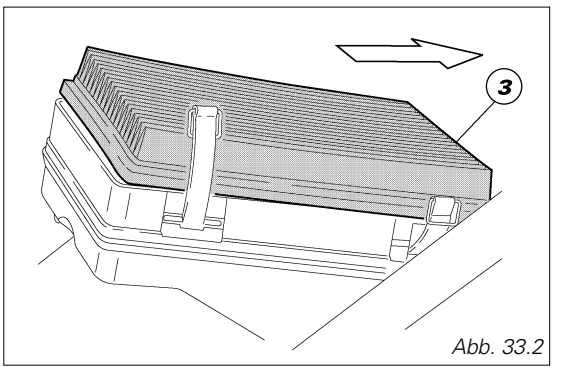


Abb. 33.2

Kontrolle des Kühlflüssigkeitspegels

*Den Kühlflüssigkeitspegel im Ausdehnungsbehälter, der sich auf der rechten Seite des Motorrads befindet, kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter (Abb. 34.1) vorhandenen Angaben **MAX** und **MIN** liegen. Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.*
Dazu die rechte Verkleidungshälfte der Cockpitverkleidung abnehmen.
*Den Einfüllverschluss (1, Abb 34.2) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des **MAX**-Pegels nachfüllen.*

Den Einfüllverschluss (1) erneut aufschrauben, dann die abgenommenen Strukturen montieren.

Verwendet man diesen Gemischtyp, erhält man die besten Betriebsbedingungen (entsprechen einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab –20 °C).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 3,5 dm³ (Liter).

Achtung
Dieser Arbeitsvorgang muss an einem kalten Motor und an einen perfekt ebenstehenden Motorrad vorgenommen werden.

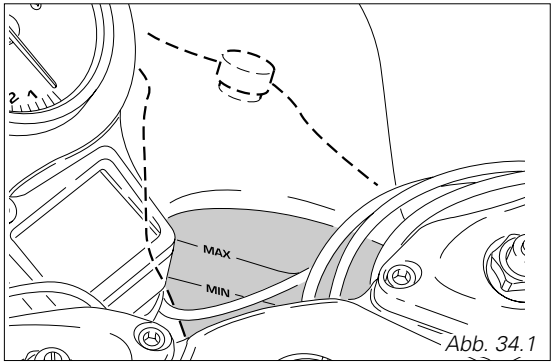


Abb. 34.1

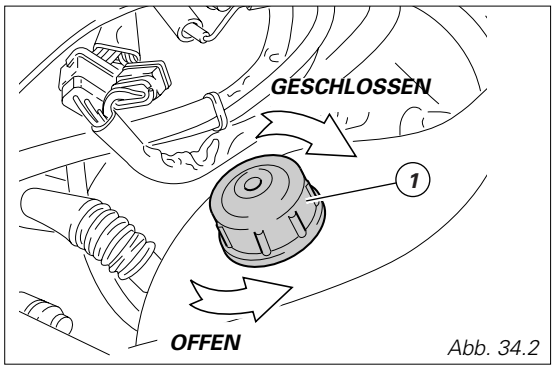


Abb. 34.2

D

Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Pegel darf nicht unter die MIN-Kerbe der jeweiligen Behälter (Abb. 35) sinken. Ein unzureichender Pegel erleichtert den Einlass von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeiten zu den in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder bleibt beim Einlegen eines Gangs stehen, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. In diesen Fällen muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

D

Achtung

Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder des Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung

Die Kupplungs- und Bremsflüssigkeit kann Schäden an lackierten Teilen und Kunststoffteilen verursachen, daher sollte ein Kontakt mit diesen Teilen vermieden werden.

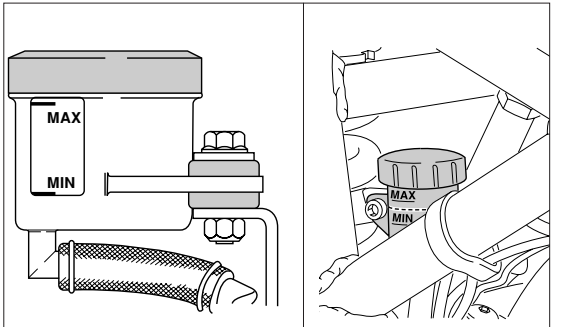


Abb. 35

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen

Vorderradbremse *(Abb. 36)*
Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurden Verbrauchsanzeigen vorgesehen. Auf einem regulären Bremsbelag müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse *(Abb. 36)*
Der Belag des Reibungsmaterials muss auf jedem Bremsbelag mindestens noch 1 mm betragen.

Wichtig
Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

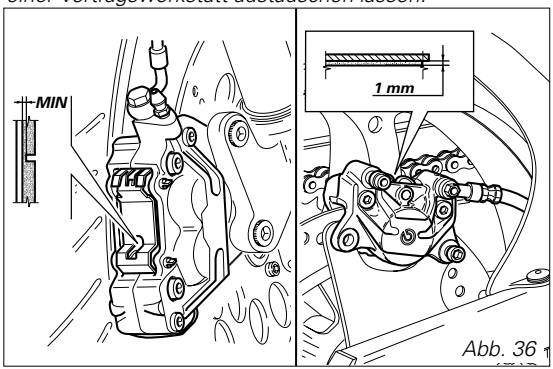


Abb. 36

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen der Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen. Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit SHELL Alvania R3 oder Retinax LX2 einzufetten.

Beim Gaszug wird empfohlen, erst den Deckel (1, Abb. 37.1, Seite 50) der Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (2), abzunehmen und das Kabelende und die Zugrolle einzufetten.

Achtung

Die Steuerung vorsichtig schließen, dabei den Zug in die Zugrolle einführen und es durch den Deckelschlitten (3) führen.

Den Deckel montieren und die Schrauben (2) feststellen.

Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke des Seitenständers garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Regulierungen des Gaszugs

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen, einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, muss dazu die entsprechende Einstellvorrichtungen (1, Abb. 38), die sich an der Steuerung selbst befinden, verwendet werden.

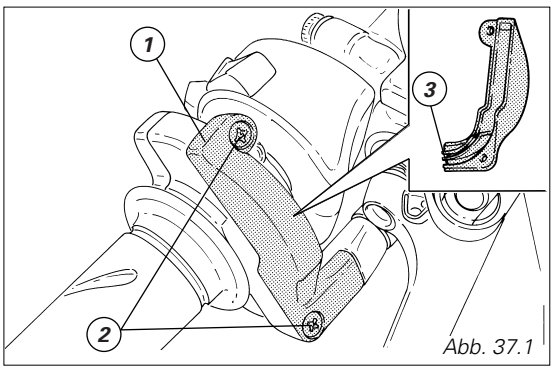


Abb. 37.1

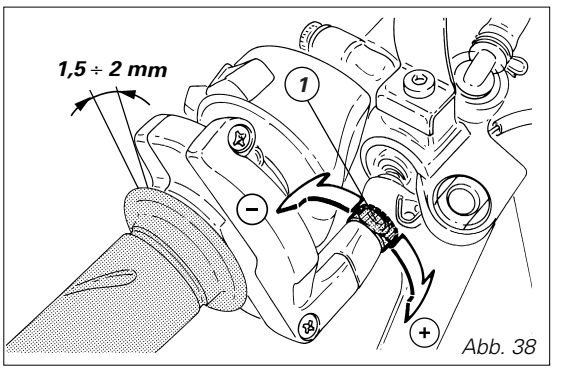


Abb. 38

D

Aufladen der Batterie *(Abb. 38)*
Für das Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.
Die rechte Verkleidungshälfte (siehe Seite 41) abnehmen, die Schraube (1) lösen und den oberen Befestigungsbügel entfernen. Nun erst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (-), dann den roten, den den positiven, roten Kontakt (+) abstecken.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die Anschlüsse (rot an den Positivpol (+), schwarz an den Negativpol (-)) schließen.

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert das Funken an den Batterieanschlüssen durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.
Immer erst das positive Kabelende (rot) anschließen.

Die Batterie wieder in ihren Halter setzen und den oberen Befestigungsbügel mit der Schraube (1) feststellen, dann die Anschlüsse vornehmen; dabei die Befestigungsschrauben fetten und so deren Leitfähigkeit verbessern.

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

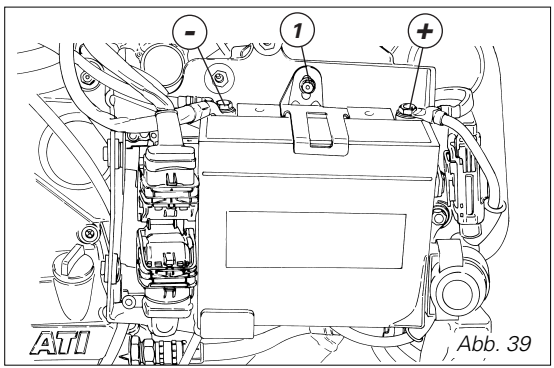


Abb. 39

D

Spannen der Antriebskette

Das hintere Rad langsam vorwärts drehen, in dieser Weise erreicht man die Position, in der die Kette am meisten gespannt ist. Bei einem auf dem Motorradbock abgestellten Motorrad, die Kette an der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken. Der untere Kettenzweig muss folgenden Ausschlag (Abb. 40.1) aufweisen:
von 32 mm.
Zum Einstellen der Spannung die Mutter (1, Abb. 40.2) der Radachse lockern, die Schraube (2) im Uhrzeigersinn drehend und im gleichen Ausmaß, an beiden Seiten der Schwinge anschrauben und so die Spannung erhöhen oder, für deren Minderung, lösen. In diesem Fall muss das Rad jedoch nach vorne geschoben werden.

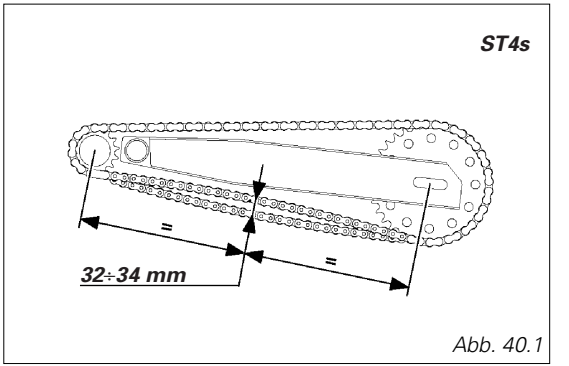


Abb. 40.1

Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

Auf beiden Seiten der Schwinge die Übereinstimmung der Bezugskerben kontrollieren, so kann garantiert werden, dass das Rad perfekt auf Flucht liegt.
Das Gewinde der Mutter (1) der Radachse mit SHELL Retinax HDX2 fetten und auf 83 Nm anziehen.
Das Gewinde der Einstellschrauben (2) mit SHELL Alvania R3 fetten und auf 8 Nm anziehen.

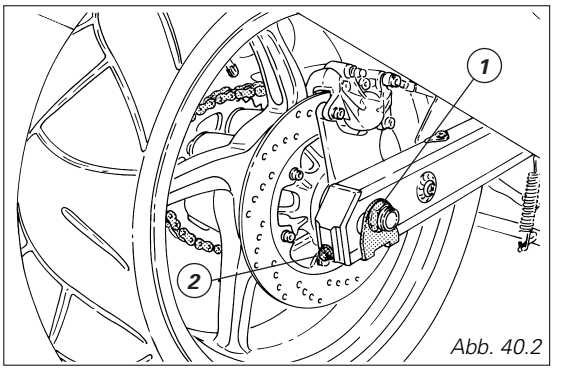


Abb. 40.2

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt wird und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dabei nur spezifische Lösungsmittel verwendet und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern vermieden werden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühbirnen

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, daß die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 73, „Elektrische Anlage", spezifiziert werden.

***Scheinwerfer** (Abb. 41.1)*

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, müssen die seitlichen Abdeckungen des Instrumentenbretts entfernt werden (siehe Seite 42). Um den Austausch der Glühbirnen zu beschleunigen, die Schraube (1, Abb. 41.1) der Befestigung des Instrumentenbretts am Scheinwerferhalter lösen.

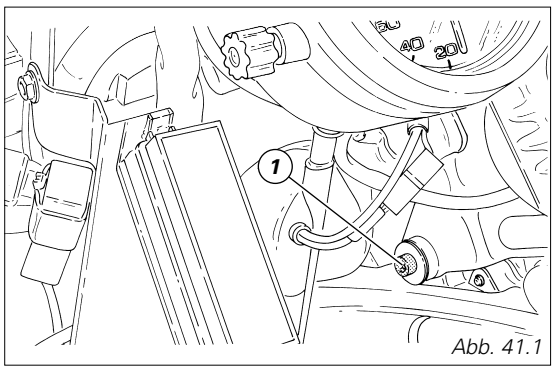


Abb. 41.1

D

Ausbau des Glühbirnen

Abblendlicht, rechte Seite:
die Gummihaube (1) des Scheinwerferkörpers abnehmen, dann die Klemme (1, Abb. 41.2) der Glühbirne durch Drücken der unteren Schnellösetaste herausziehen.

Fernlicht, linke Seite (Abb. 41.3):
die Klemme des weißen Leuchtenkabels aus der vorderen Verkabelung herausziehen.
Nun die Gummihaube vom Scheinwerferkörper abnehmen, dann das Leuchtenkabel herausziehen.

Hinweis

Zum Austausch der Scheinwerferbirnen ist es nicht erforderlich, die Klemme des schwarzen Massekabels vom Scheinwerferkörper abzuziehen.
Die Halteklemme (3) der Leuchte aushaken und letztere vom Halter (Abb. 41.2 und 41.3) nehmen. Die Glühbirne austauschen.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

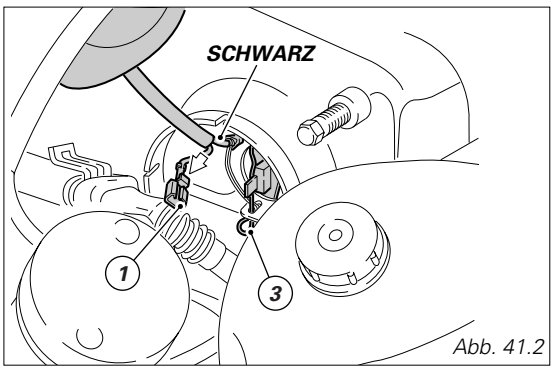


Abb. 41.2

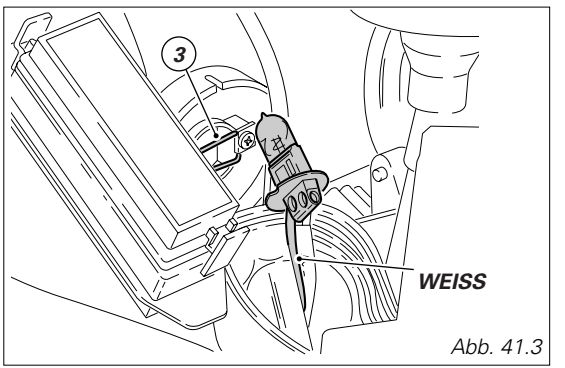


Abb. 41.3

D

Montage der Glühbirnen

Um eine exakte Ausrichtung (Abb. 41.4) zu erhalten, die Führungsstifte der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze einführen.

Nun die Enden der Klemme (4) an den Haltern des Scheinwerferkörpers einhaken, dann die zuvor abgesteckten Kabel anschließen und die Gummihaube (1) montieren.

Für den Austausch der Birne des Standlichts, zunächst die Birnenfassung (4, Abb. 41.5) an der Rückseite des Scheinwerfers herausziehen. Die Glühbirne herausnehmen und ersetzen.

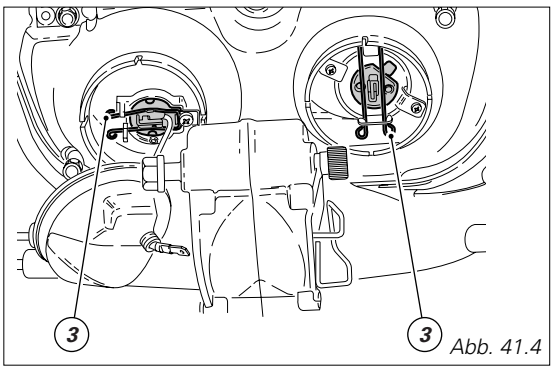


Abb. 41.4

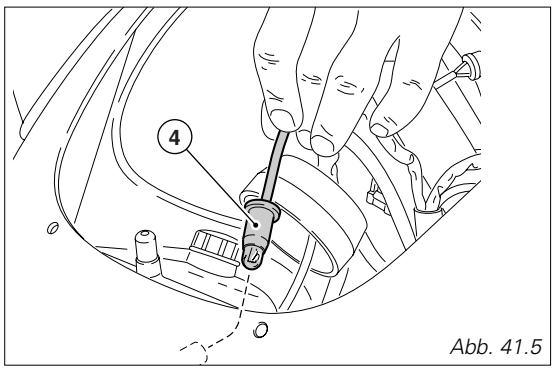


Abb. 41.5

Instrumentenbrett *(Abb. 42)*
Um an die Glühbirnen der Kontrollleuchten und Beleuchtung des Instrumentenbretts gelangen zu können, die Cockpitverkleidung entfernen. Die Birnenfassung an der Rückseite des Instruments herausziehen, dann den Austausch der Glühbirne vornehmen. Dazu diese aus ihrer Fassung herausnehmen. Um zu vermeiden, dass im Fall eines Austauschs mehrerer Kontrollleuchten deren Anordnung untereinander vertauscht wird, wurde am Kabel der jeweiligen Fassung eine Nummer eingestanzt, die mit der auf dem entsprechenden Sitz auf dem Instrumentenbrett aufgestanzten Nummer übereinstimmen muss.

Hinweis
Die Fassungen dieser Glühbirnen sind mit einem Ende (A) ausgestattet, die ein Abziehen aus dem Instrumentenkörper ermöglichen, ohne dass die Kabel dabei abreißen.

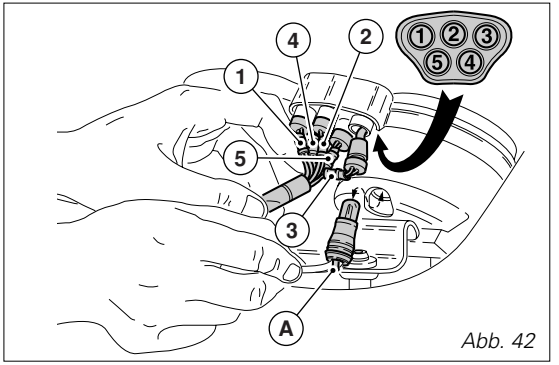


Abb. 42

Blinker
Um an die Glühbirnen der Blinker gelangen zu können, müssen die seitlichen Abdeckung des Instrumentenbretts, abgenommen werden.

Vordere Blinker
Die Glühbirnenfassung (1, Abb. 43.1) gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen, dann vom Blinkernapf nehmen. Die durchgebrannte Glühbirne herausnehmen und austauschen. Nun die Glühbirnenfassung mit dem runden Umbruch nach oben gerichtet montieren und bis zu ihrem Feststellen im Uhrzeigersinn in ihren Sitz am Blinkernapf eindrehen.

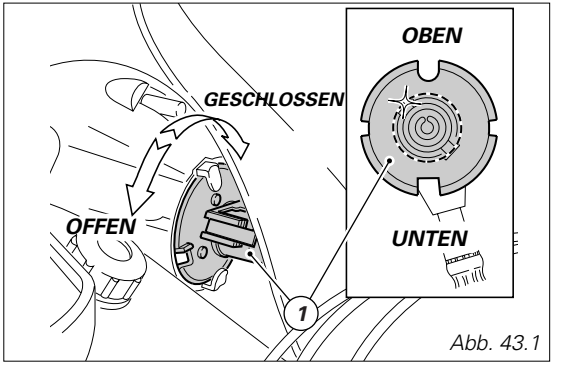


Abb. 43.1

D

Hintere Blinker
Durch Lösen der Schraube (2, Abb. 43.2), den Napf (3) vom Blinkerhalter trennen. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluss. Für ihre Entnahme, muss man sie in ihrem Sitz eindrücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Ersetzen und die neue Glühbirne bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Blinkernapf wieder durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren. Die Schraube (2) erneut feststellen.

Kennzeichenbeleuchtung
Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, muss die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter herausgenommen werden. Die Glühbirne herausziehen und austauschen.

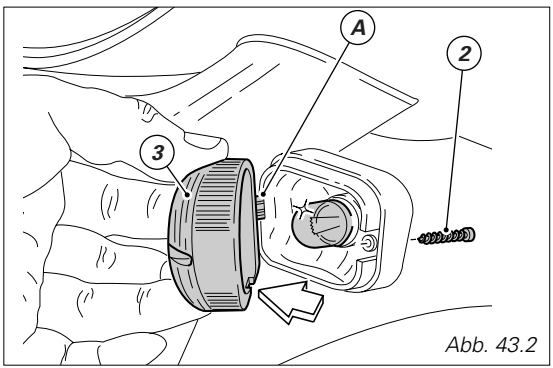


Abb. 43.2

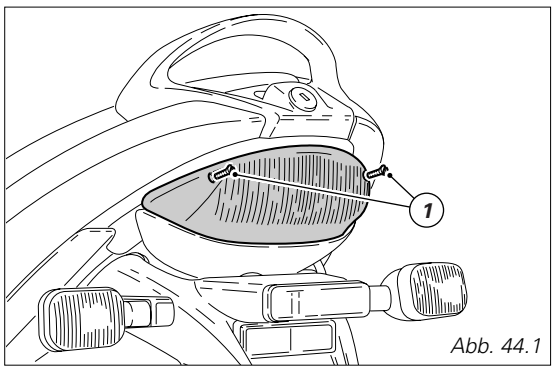


Abb. 44.1

D

Bremslicht
Für den Austausch der Brems- und Standlichtbirne, müssen die beiden Schrauben (1, Abb. 44.1), die das Rücklichtglas feststellen, gelöst werden. Das Glas abnehmen, dann die Glühbirne entfernen. Sie verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen in ihren Sitz eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne austauschen und im Uhrzeigersinn bis zum Einrasten in ihren Sitz (Abb. 44.2) eindrehen. Das Rücklichtglas montieren, dann die Schrauben (1) erneut anziehen.

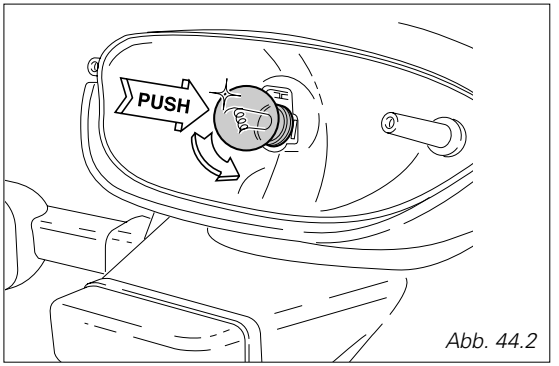


Abb. 44.2

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 45.1)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, in einem Abstand von 10 Metern vor eine Wand oder einen Schirm gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagerechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Das Abblendlicht einschalten, dabei muss die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe liegen, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

Hinweis
Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien" festgelegt wurde. Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch das Betätigen der Schraube (1, Abb. 45.2), auf der linken Seite des Scheinwerfers möglich. Um an diese Schraube gelangen zu können, die seitliche Abdeckung des Instrumentenbretts abnehmen. Dreht man die Schraube im Uhrzeigersinn, senkt sich das Lichtbündel, in die andere Richtung wird es angehoben.

Eine Änderung der waagrechten Scheinwerferausrichtung ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (2, Abb. 45.3), die sich auf der rechten Seite des Scheinwerfers befindet, möglich. Diese kann nach einer Abnahme der rechten seitlichen Abdeckung des Instrumentenbretts (siehe Seite 42) vorgenommen werden. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn verschiebt sich das Lichtbündel nach rechts, entgegengesetzt nach links.

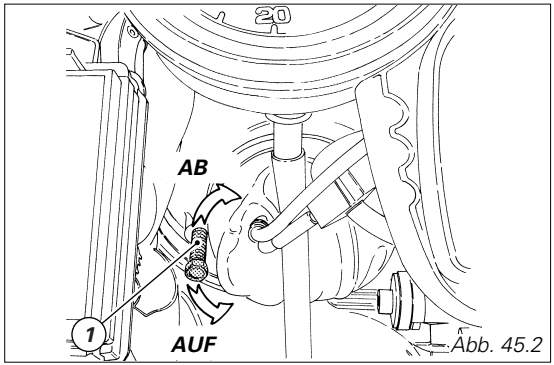


Abb. 45.2

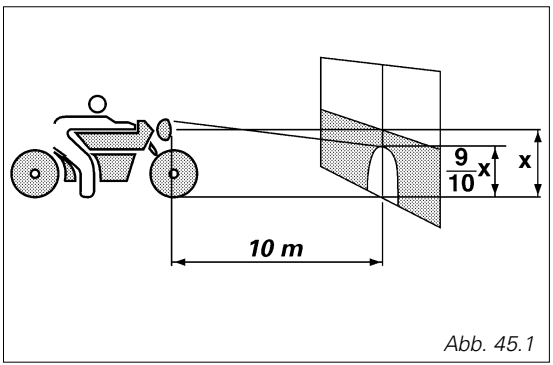


Abb. 45.1

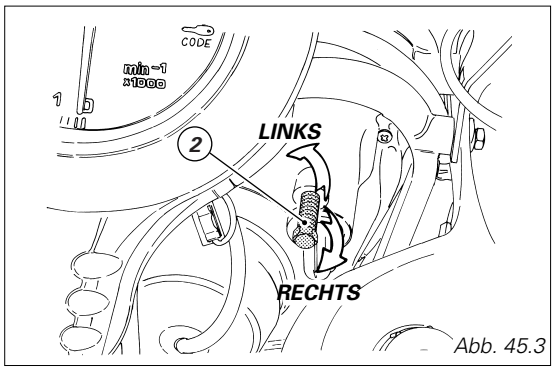


Abb. 45.3

D

Reifen

Reifendruck vorne mit Fahrer + Gepäck:
2,1 bar - 2,3 kg/cm²
Reifendruck hinten mit Fahrer + Gepäck:
2,2 bar - 2,4 kg/cm²

Reifendruck vorne mit Fahrer + Beifahrer + Gepäck:
2,4 bar - 2,5 kg/ kg/cm²
Reifendruck hinten mit Fahrer + Beifahrer + Gepäck:
2,8 bar - 2,9 kg/ kg/cm²

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen, sollte der Reifendruck entsprechend kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und nachstellen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen

Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung

Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden. Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, daß die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben

Hinweis

Für den Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstätte wenden, nur so kann man sicher gehen, dass die Abnahme und der erneute Einbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 46) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden. Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

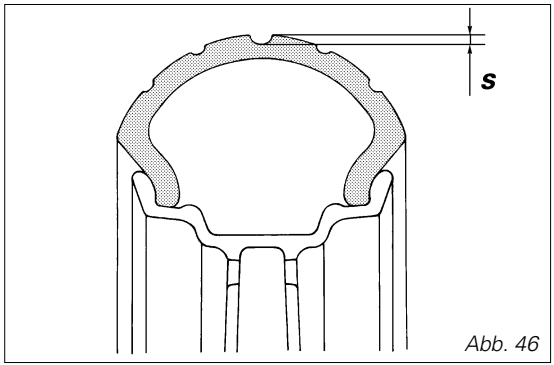


Abb. 46

Kontrolle des Motorölpegels *(Abb. 47)*
Der Motorölpegel ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich. Den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei warmem Motor kontrollieren. Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Pegel stabilisiert hat. Der Pegel muss innerhalb der Kerben liegen, die am Schauglas angebracht wurden.
Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muss das Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölpegel erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.

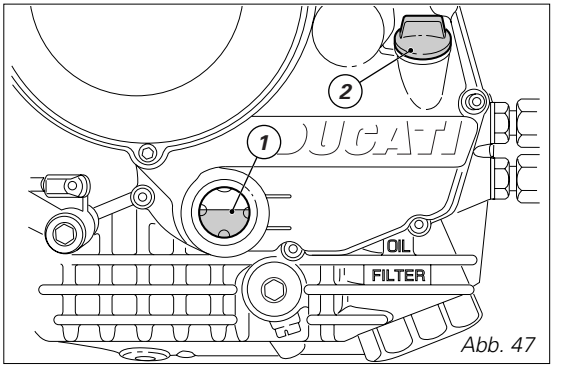
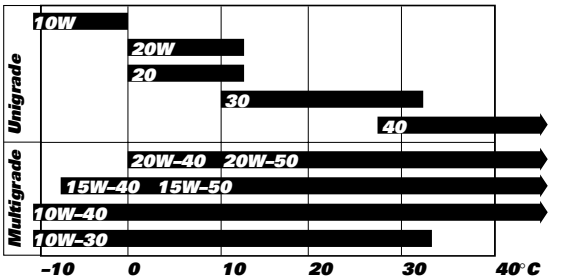


Abb. 47

Wichtig
Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die mittlere Temperatur der Einsatzumgebung sich in den jeweils angegebenen Bereichen befindet.



Reinigung und Austausch der Zündkerzen
(Abb. 48)
Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht eine Überprüfung des Funktionszustands des Motors. Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, dann die Anschlusskontakte von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen. Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen sollte man den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Auch der Abstand zwischen den Elektroden muss kontrolliert werden: er muss 0,6÷0,7 mm betragen.

Wichtig
Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Leerlauf führen. Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen. Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Verbrennungskammer fallen. Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben, mit einem Anzugsmoment von 20 Nm feststellen. Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels eine weitere 1/2 Drehung ansetzen.

Wichtig
Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

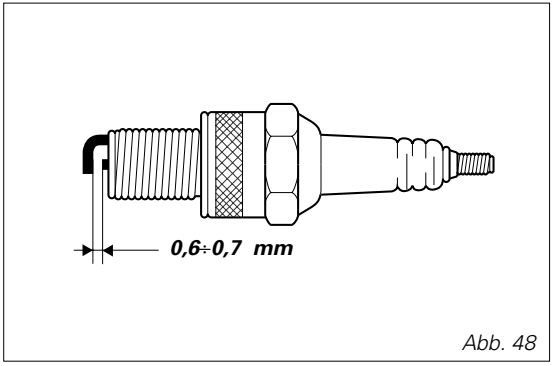


Abb. 48

D

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte.
Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten.
Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte zu einem Einfressen oder schweren Störungen an den Gabeln, den Radnaben, der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlassschlitzen und den Auspuff-schalldämpfern führen und so den Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads verursachen.
Sollten Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längere Ausserbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
die Ablassschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und den Benzintank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf den mitgelieferten Ständer abstellen; die Batterie abstecken und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen. Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorrad-abdecktuch ist beim Ersatzteildienst der Ducati erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen. Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

Maße *(mm) (Abb. 49)*

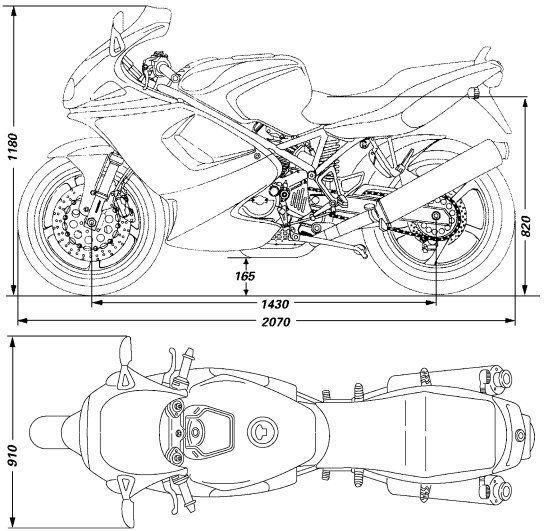


Abb. 49

Gewichte
Trockengewicht:
215 kg.
Voll beladen:
420 kg

Achtung
Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Betriebsstoffe	**Typ**	**dm^3 (Liter)**
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 6 dm^3 (Ltr.)	*Benzin 95-98 RON*	*21*
Olwanne und Filter	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,7*
Vorderer/hinterer Brems- und Kupplungskreislauf	*Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL- Advance Brake DOT 4*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*Spray für elektrische Anlagen SHELL- Advance Contact Cleaner*	*—*
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Domax TA*	*0,492 (pro Holm)*
Kühlsystem	*Frostschutzmittel SHELL-Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser.*	*3,5*

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

D

Motor
Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung mm:
98
Hub mm:
66
Gesamthubraum, cm^3:
996
Verdichtungsverhältnis:
11,5±0,5
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
88 KW - 117 PS bei 9.500 min^{-1}.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
98 Nm bei 7.000 min^{-1}.
Max. Drehzahl:
10.000 min^{-1}.

Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

D

Ventilsteuerung
Desmodromisch *mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel gesteuert (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen im Zylinderkopf. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

Desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 50)*
1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellscheibe des Schlepphebels;
3) Halbringe;
4) Einstellscheibe des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);
5) Rückholfeder des Schließkipphebels;
6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
7) Nockenwelle;
8) Ventil.

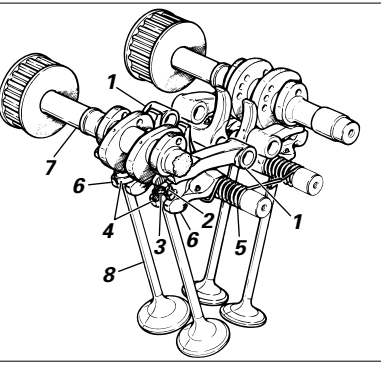


Abb. 50

Leistungen
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.
Höchstgeschwindigkeit (nur mit Fahrer):
255 km/h.

Zündkerzen
Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RA 59 GC.

Bremsen

Vorderradbremse
Doppelscheiben gelocht.
Material:
Stahl
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerseite.
Bremsfläche:
88 cm^2
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
30/34 - 4 Kolben
Bremsbeläge:
TOSHIBA TT2802.
Bremszylindertyp:
PS 16.

Hinterradbremse
Feste Stahlscheibe, gelocht.
Scheibendurchmesser:
245 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm^2
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P 34.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit kann nicht nur die Lackierung beschädigen, sondern ist auch bei Haut- und Augenkontakt schädlich. Falls es dennoch zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

Antrieb

Trockenkupplung mit Steuerung über den Kupplungshebel links am Lenker.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:
15/43.
Gesamte Übersetzungverhältnisse
1.Gang 15/37
2.Gang 17/30
3.Gang 20/27
4.Gang 22/24
5.Gang 24/23
6.Gang 28/24
Kettenübertragung zwischen Wechselgetriebe und Hinterrad:
Fabrikat:
DID
Typ:
525 HV.
Maße:
5/8"x5/16".
Glieder:
102.

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb aus keinerlei Gründen geändert werden.

Um es dennoch zu ermöglichen, das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten zu können, steht die Ducati Motor Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungs-verhältnisse anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Für den Austausch des hinteren Kettenblatts, muss man sich immer an einen Vertragshändler oder Vertragswerkstätten wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich auf die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers sehr gefährlich auswirken und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite):
30°
Lenkrohrwinkel:
24°
Nachlauf:
102 mm

Reifen

Vorn
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
120/70-ZR17.

Hinten
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
180/55-ZR17.

Räder
Fünfspeichen-Leichtmetallfelgen.

Vorne
Fabrikat.
BREMBO
Abmessungen:
3,50x17"

Hinten
Fabrikat.
BREMBO
Abmessungen:
5,50x17"
Beide Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Radaufhängungen

Vorne
Öldynamische Up-Side-Down Gabel mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Durchmesser der Tauchrohre:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
130 mm.

Hinten
Mit progressiver Betätigung, durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Federbeins.
Das Federbein mit getrenntem Behälter ist sowohl in der Druck- und Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar und ist an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Stahl gehakt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.
Hub:
65 mm.
Durchfederung des Hinterrads:
148 mm.

Verfügbare Modellfarben
Rot "Anniversary" Ducati Art.-Nr. 473.101;
Blau metallisiert Ducati Art.-Nr. 291.800;
Gelb Ducati Art.-Nr. 473.201;
Eisengrau Ducati Art.-Nr. 291.600.

.

Elektrische Anlage

Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:
***Vorderer Scheinwerfer** bestehend aus:*
*einer polyellipsoiden Abblendlichteinheit mit Kondensator **12V-55W**;*
***Aufblendlichteinheit** mit **12V-55W**;*
Standlicht** mit **12V-5W-Glühbirne;
***Instrumentenbrett,** Kontrollleuchten **12V-1,2W** bzw. **12V-2** und **3W**-Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.;*
***Elektrische Steuerungen** an den Lenkerhälften:*
***Blinker, 12V-10W**-Glühbirnen;*
Hupe;
Bremslichtschalter;
Batterie, 12V-10 Ah;
Lichtmaschine, 12V-520W;
***Elektronischer Spannungsregler,** geschützt durch **40A**-Sicherung.*
Anlaßmotor, 12V-0,7 kW.
***Rücklicht, 12V-5/21W**-Doppeldrahtbirne als Brems- und als Standlicht. **12V-5W**-Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.*

Hinweis

Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph "Austausch der Glühbirnen" auf Seite 53.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 50.1) befindet sich auf der linken Rahmenseite im Bereich hinter dem Schweinwerfer. Der Sicherungskasten ist nach dem Entfernen der linken Instrumentenbrettabdeckung (siehe Seite 42) zugänglich. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des seitlichen linken Schutzdeckels, auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich. 7 Sicherungen sind an der Anlage angeschlossen, nur eine dient als Ersatzsicherungen.

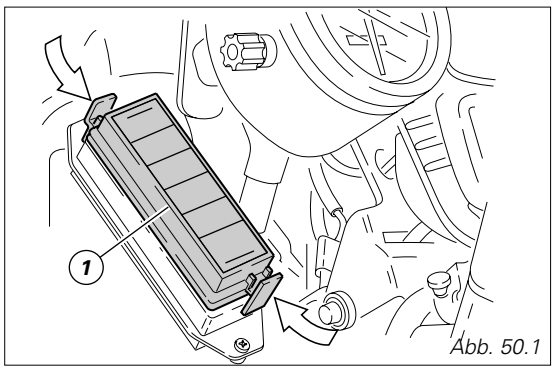


Abb. 50.1

Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 51.2) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diese zu gelangen, muss man die Schutzkappe (2) abnehmen. Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (3, Abb. 50.3).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf ***OFF*** *stehenden Zündschlüssels erfolgen.*

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

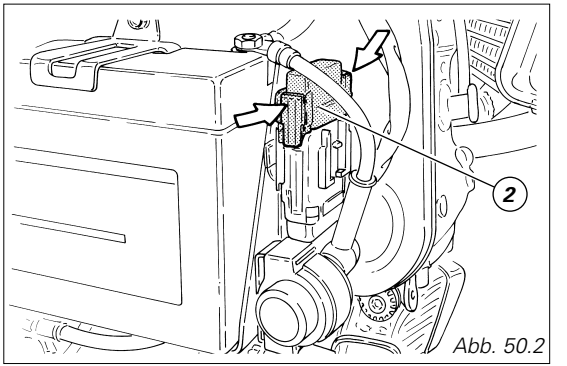


Abb. 50.2

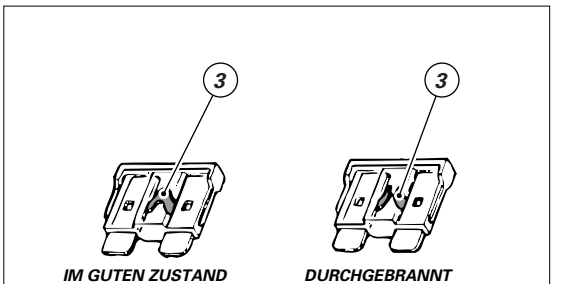


Abb. 50.3

D

Schemaverzeichnis der elektrischen Anlage/Zündsystem

1) Hupe
2) Immobilizer-Antenne
3) Rechter Umschalter
4) Hauptrelais
5) Sicherungskasten
6) Steuergerät Immobilizer
7) Schlüsselblock
8) Anlassmotor
9) Fernanlassschalter
10) Batterie.
11) Wassertemperatursensor
12) Lüfterrad.
13) Blinker, hinten rechts
14) Rücklicht
15) Kennzeichenbeleuchtung
16) Blinker, hinten links
17) Stromanschlussstecker 12V
18) Kraftstofftank
19) Eigendiagnosestecker
20) Spule – waagrechter Zylinder
21) Spule - senkrechter Zylinder
22) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
23) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
24) Drosselklappenpotentiometer
25) Motordrehzahl-/Phasensensor
26) Wassertemperatursensor
27) Steuergerät 5.9 M
28) Reglersicherung
29) Regler
30) Lichtmaschine
31) Seitenständerschalter
32) Leerlaufkontrollschalter
33) Öldruckschalter
34) Hinterer Bremslichtschalter
35) Vorderer Bremslichtschalter
36) Blinkerintermittenz
37) Linker Umschalter
38) Instrumentenbrett
39) Lichterrelais
40) Blinker, vorne links
41) Vorderer Scheinwerfer
42) Blinker, vorne rechts
43) Einspritzrelais

Farbkennzeichnung der Kabel

R *Rosa*
GR-Bk *Grau-Schwarz*
Y-G *Gelb-Grün*
G *Grün*
R-G *Rot-Grün*
W-R *Weiss-Rot*
O-Bk *Orange-Schwarz*
V-Bk *Viola-Schwarz*
Y *Gelb*
W-R *Weiss-Blau*
BN *Braun*
G-W *Grün-Weiss*
O-W *Orange-Weiss*
R-Bk *Rot-Schwarz*
R-B *Rot-Blau*
GR-R *Grau-Rot*
R *Rot*
G-Bk *Grün-Schwarz*
V *Viola*
Y-Bk *Gelb-Schwarz*
GR *Grau*
G-B *Grün-Blau*
Lb *Hellblau*
Bk *Schwarz*

Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

Erläuterung des Sicherungskastens

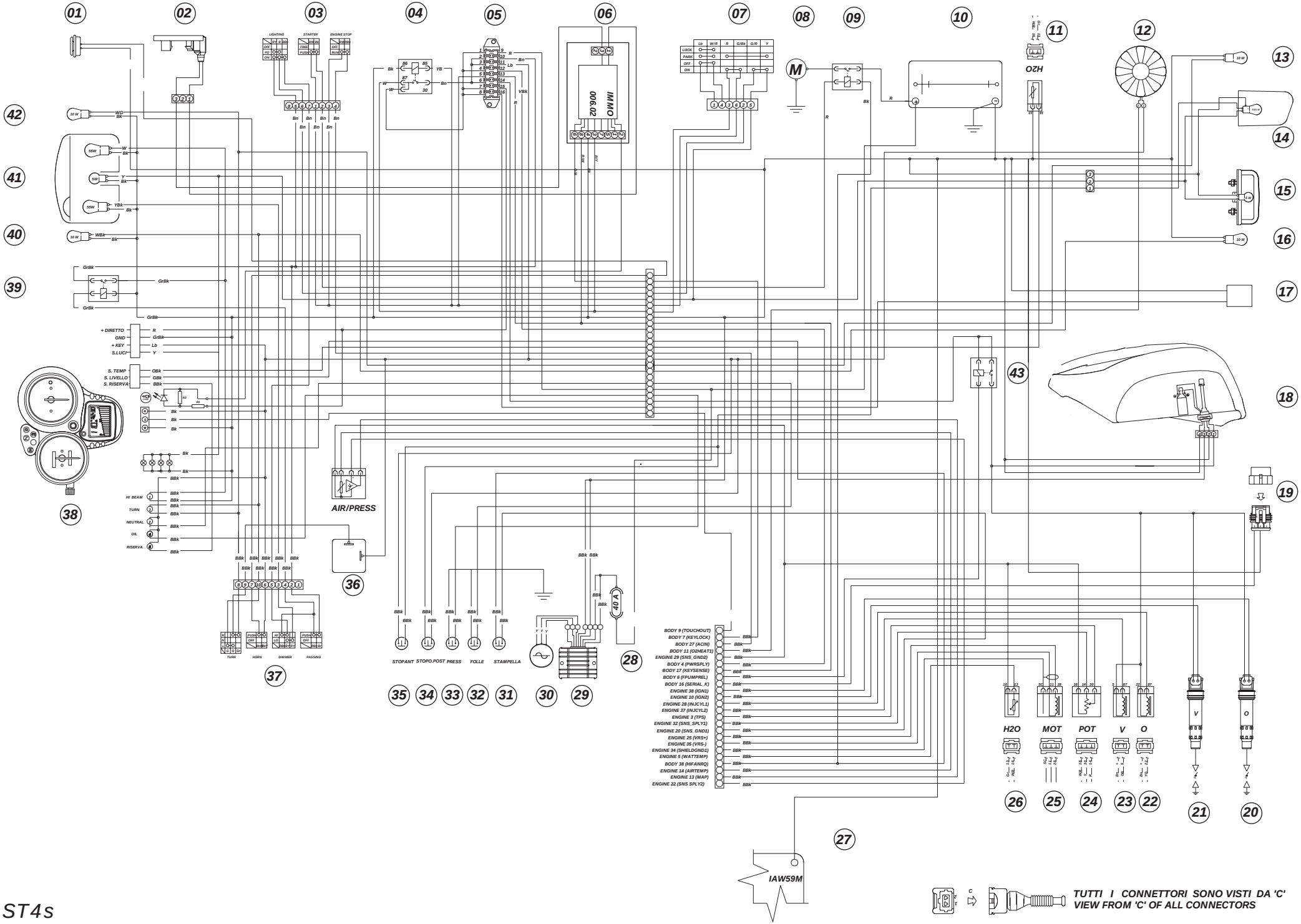
Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Allgemein*	*30 A*
2-10	*Lichterrelais*	*20 A*
3-11	*Stop - Hupe und Lüfterrad*	*20 A*
4-12	*Steuergerätversorgung*	*3 A*
5-13	*Key Sense*	*7,5 A*
6-14	*Einspritzung*	*20 A*
7-15	*Display*	*3 A*
8-16	*Stromnaschlussbuchse*	*3 A*

MERKBLATT FÜR REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNGSARBEITEN

km	*Namen: Ducati-Kundendienst*	*Kilometerstand*	*Datum*
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI*MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.062.1D
Stampato 02/2001


01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
IMMO
AIR/PRESS
IAW59M
H2O
MOT
POT
V
O
STOPANT
STOPO.POST
PRESS
FOLLE
STAMPELLA
HI BEAM
TURN
NEUTRAL
OIL
RISERVA
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
TUTTI I CONNETTORI SONO VISTI DA 'C'
VIEW FROM 'C' OF ALL CONNECTORS

ST4s